C58/

COMENTARIOS E INFORMES SOBRE MALVINAS (en castellano)

A/858/4

COMENTARIOS E INFORMES SOBRE MALVINAS
(en castellano)

C58/1A

(49)
INF. INT. ESP. Ag. CHILE - N° 84/83
23 MAR 83 1A

ENSEÑANZAS DE UNA CRISIS

EL lunes 14 de junio las fuerzas argentinas que ocupaban Puerto Argentino (estimadas en 9.000 hombres) se rindieron sin condiciones al general Moore, jefe de la fuerza expedicionaria británica que, el viernes 11, acosaba la capital de las islas Malvinas, estrechando cada vez más el cerco a que la habían sometido con la ofensiva desencadenada tras el desembarco en Bahía de San Carlos. Sin embargo, con esta batalla ¿ha finalizado la crisis?

Creemos que no, que todavía quedan bazas que jugar; por parte argentina para reiniciar las rotas conversaciones orientadas a la descolonización, y por parte británica para forzar a la República Argentina a la firma de un documento en el que se reconozca la soberanía inglesa sobre los tres archipiélagos en litigio.

De cualquier modo, parece oportuno efectuar un análisis de las acciones llevadas a cabo desde el 18 de mayo, fecha de nuestro último comentario sobre la crisis, y de tratar de extraer consecuencias políticas, estratégicas y tácticas de un conflicto que, aunque absurdo por la trasnochada postura colonialista de uno de los contendientes, por el error de cálculo del otro y por la desproporcionada y sangrienta escalada a que se visto sometido, ha captado la atención del mundo en general y de Occidente en particular.

2

En nuestro anterior trabajo tratamos de analizar sistemáticamente todos los factores que intervienen en el conflicto a la luz de los datos que poseíamos en aquel momento (17 de mayo), pero algunos de esos factores han variado hasta el día de la capitulación por obra y gracia de la intervención de los hombres, y no sólo de los pertenecientes a las dos potencias en litigio.

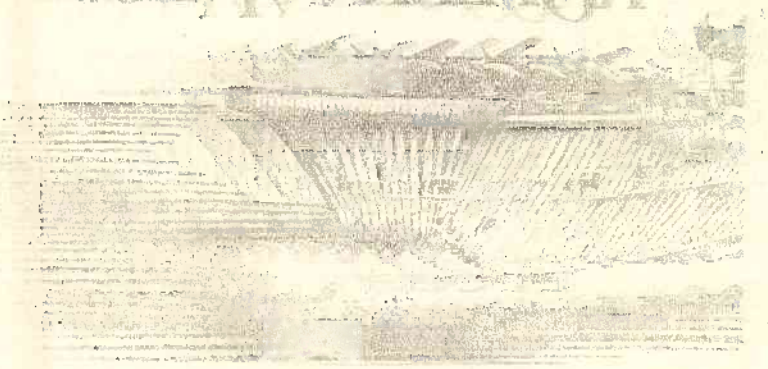
Cuatro han sido las principales circunstancias que han incidido en los factores que apuntamos, y las vamos a analizar por el orden cronológico en que se han ido presentando en el campo de la crisis.

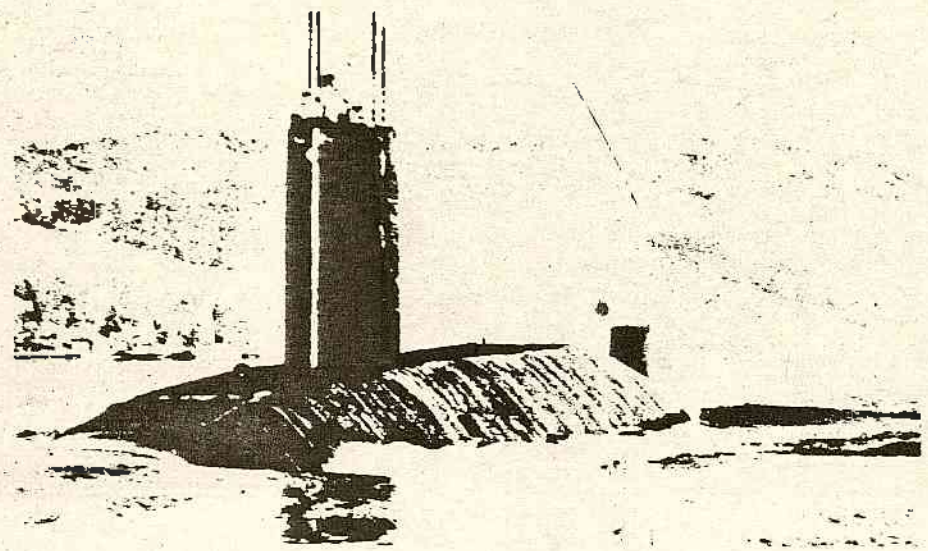
1.º *El ya mencionado error de cálculo de la Junta Militar argentina*, y en particular de su presidente, general Galtieri, reconocido por portavoces oficiales de la Junta en el momento de la capitulación. En el planteamiento de la resolución de todo problema operativo estamos acostumbrados a incluir el estudio de las posibilidades del enemigo bajo los puntos de vista de su probabilidad y peligrosidad, y sabemos que puede ser necesario el planteamiento de un determinado número de hipótesis que depende de la situación. Poniéndonos en la postura de analizar la ejecución aislada del puro problema que a Argentina se planteaba, una vez fijado el cometido de recuperar la soberanía de los archipiélagos objeto de sus reivindicaciones, al proceder al estudio de las posibilidades del enemigo estamos seguros que se tuvieron en cuenta la de que éste recibiera ayuda exterior y la, independiente de la anterior, de que intentara la recuperación de las islas por medio de la aplicación de la fuerza, lo que llevaría consigo el traslado a la zona de unidades navales capaces de llevarla a cabo, unidades de las que la *Royal Navy* disponía en el momento del planteamiento de la operación.

Estas posibilidades fueron, al parecer (según se deduce de las propias declaraciones de la Junta Militar), rechazadas, posiblemente por el grado de probabilidad que se les asignó. De cualquier modo, si se hubieran contemplado como hipótesis en su sentido positivo o negativo, debían haber dado lugar a planteamientos alternativos que evitasen su explotación como factor de sorpresa estratégica por parte de los británicos.

Si el razonamiento se plantea, no como un planeamiento operativo, sino como una maniobra de crisis, al iniciarse ya ésta con un *reto* que implicó el uso de la fuerza y situaba la crisis en el nivel superior, se exigía *un despliegue de la fuerza para lograr una concentración suficiente al objeto de "mantener una clara superioridad" en "todas las posibles zonas de acción del oponente"*, teniendo en cuenta todas las posibles alternativas en la *reacción* del adversario con objeto de anularlas; entre estas reacciones cabía contemplar la posibilidad y peligrosidad del acto de presencia del grueso de la *Royal Navy* en la zona de la acción, complementada, para contribuir a la anulación del reto, por otras acciones encaminadas a:

3





Submarino nuclear de ataque de la serie *Superb*, uno de los cuales hundió al crucero *General Belgrano* con dos torpedos tipo "Tigerfish".

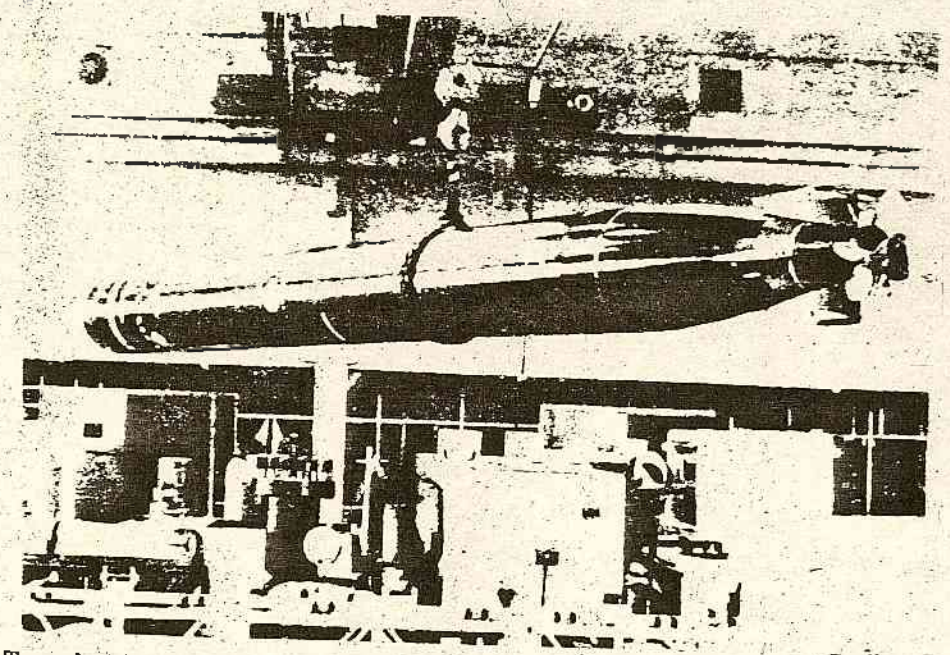
— *Consolidar las alianzas o pactos de los que se es miembro.* En este sentido eran de esperar las presiones inglesas en los foros de la ONU, OTAN y CEE, como sucedió.

— *Obtener el apoyo del mayor número de países no implicados en la crisis.* En este contexto se encuadran la condena de la ONU, el apoyo de la OTAN (especialmente el más poderoso de sus miembros, Estados Unidos) y el embargo de importaciones por parte de las naciones de la CEE.

— *Fundamentar las acciones en el marco jurídico internacional,* lo que los británicos hicieron al someter el caso al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

— *Aplicar una estrategia general que permita la transferencia del esfuerzo de una estrategia particular a otra, aplicando como último recurso la estrategia militar.* Efectivamente, la señora Thatcher generalizó su estrategia proyectándola en los campos político y económico y recurriendo a la mediación de Estados Unidos, pero la fuerza militar de que disponía, su ciega confianza en ella y el carácter militar del reto la impulsaron, antes de agotar los otros medios, a la utilización de la fuerza y a escalar la crisis en este aspecto tan desproporcionadamente que mejor se puede hablar de guerra que de crisis a partir del desembarco de bahía de San Carlos, en la madrugada del día 21 de mayo.

— *Ganarse a la opinión pública*, cosa que la señora Thatcher consiguió, frente a las iniciales críticas del partido de la oposición, merced a su decidida actuación y al aspecto de *lucha de las democracias contra los abusos de las dictaduras* que supo dar al conflicto para mejor llegar al pueblo inglés y a los occidentales en general.



Torpedo "Tigerfish". Dos de estos torpedos hundieron al crucero argentino *General Belgrano*.

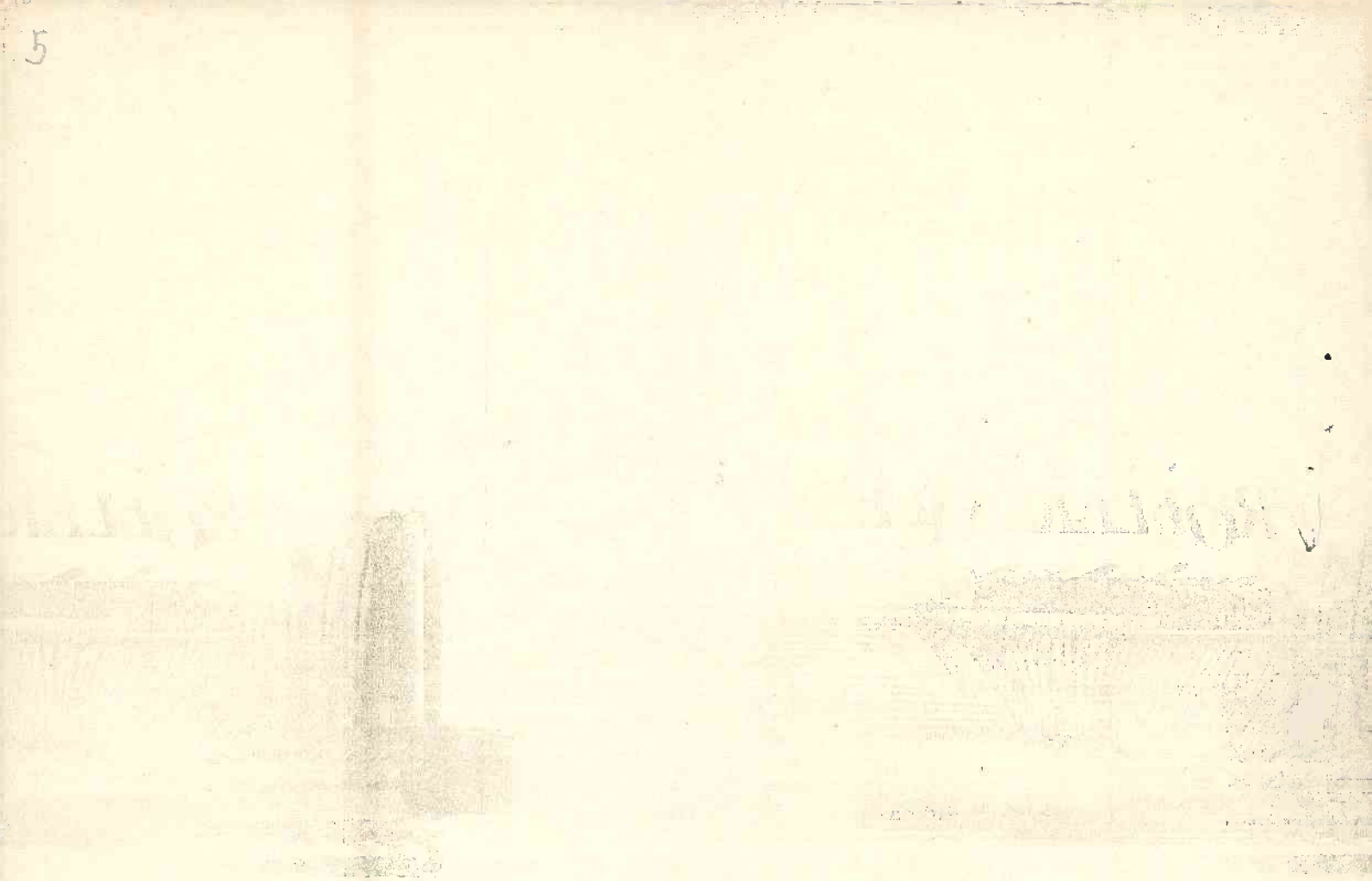
En resumen, Argentina no contaba con la capacidad de maniobra necesaria para obtener la superioridad en todas las posibles zonas o estrategias en que actuaba su oponente.

En el aspecto militar, porque su flota era incapaz de enfrentarse a la inglesa y la distancia de los aeropuertos del continente y la vulnerabilidad de los de las islas impedían una razonable permanencia de su superior fuerza aérea en la zona de acción. Solamente el ejército de Tierra y tropas destacadas en el archipiélago de las Malvinas mantenían la superioridad y se mantuvo, en número de combatientes, hasta la capitulación.

En los aspectos diplomático y económico, al fracasar el llamamien-

---

NOTA.—Las acotaciones en cursiva pertenecen al texto de la conferencia "Las crisis y su maniobra", de la E. G. N.



to al Tercer Mundo. Argentina sólo contaba con la OEA y su aspecto militar, el TIAR. Pero su miembro más poderoso, Estados Unidos, se había decantado hacia su aliado más oriental y poca ayuda podía esperar del resto de los que se inclinaron a su favor en ambos foros; vovoces de protesta por la situación colonialista que nadie atendía, y suministro de ayuda económica militar, esta última orientada a la Fuerza Aérea, cuyas dificultades de actuación ya hemos comentado. Otras voces se alzaron en favor de la causa argentina, especialmente la española en la OTAN que, aunque fue comprendida, no obtuvo otro resultado que el puramente testimonial.

2.º *La eficacia de la Fuerza Aérea argentina* que, venciendo las dificultades de la distancia desde sus bases a la zona de acción y la meteorología adversa, y burlando los sistemas de detección y de defensa de zona y de punto de las fuerzas británicas, ha infligido al adversario graves pérdidas.

Independientemente del hundimiento del destructor *Shefield*, que ya comentamos en otro trabajo, y de las averías producidas al portaeronaves *Hermes* en la misma acción, la aviación argentina ha sido protagonista de espectaculares y eficientes ataques a partir de la fecha del desembarco británico en bahía San Carlos, tanto sobre objetivos terrestres como navales. Pero ha sido en estos últimos donde su actuación ha alcanzado el carácter de legendaria y ha merecido los mayores elogios por parte, incluso, de sus adversarios. No han sido tanto las máquinas como los hombres los que han sorprendido con su comportamiento y terrible eficacia a los mandos de la *Royal Navy*.

Volando a ras del agua para burlar a los medios de detección, tan bajo que los rociones limitaban la visibilidad de los pilotos, aviones de la Fuerza Aérea *Skyhawk* y *Mirage* precedían a los navales *Superetendart* que portaban misiles *Exocet* y efectuaban ataque tras ataque a las unidades navales y blancos terrestres británicos. Las fragatas *Ardent* y *Antilope*, el destructor *Coventry* y el transporte de guerra *Atlantic Conveyor* se hundieron como consecuencia de estos ataques, siendo puesto fuera de combate temporalmente el portaviones *Invencible* y averiados de distinta consideración otras unidades navales británicas, entre las que se encuentran el crucero *Glamorgan*, tres destructores y ocho o nueve fragatas. (Versión argentina de las pérdidas inglesas. Londres ha reconocido los hundimientos que hemos mencionado).

Este esfuerzo, sin embargo, ha costado enormes pérdidas a la aviación argentina, cifradas, en fuentes inglesas, en 28 *Skyhawak*, 21 *Mirage*, 13 *Pucara*, 4 *Mentor T-34*, 2 *Camberra*, 1 *Macchi* y 1 *Hércules*.

Las pérdidas inglesas en aeronaves, según fuentes argentinas, han sido de más de 25 aviones *Harrier* derribados y 22 helicópteros destruidos o averiados. Los ingleses reconocen la pérdida de solamente 8 *Harrier* y 11 helicópteros, sin contar el material (se ha especulado

sobre 12 *Chinook* y 5 *Sea King*) embarcado en el *Atlantic Conveyor* en el momento de su hundimiento.

En resumen: el heroico comportamiento de la aviación argentina ha constituido un factor de gran peso y una auténtica pesadilla para los mandos ingleses en la zona, que han visto fracasar sus sistemas de defensa antimisil, basados casi exclusivamente en el *Sea Wolf*.

Sin embargo, la superioridad aérea, condicionada por los factores de distancia y meteorológicos a que ya nos hemos referido, no ha resultado decisiva (como al parecer confiaba la Junta Militar argentina), ni mucho menos, porque, a pesar de esas espectaculares acciones coronadas por el éxito, no se ha materializado su permanencia en los momentos y puntos clave, como fueron el desembarco inicial de bahía de San Carlos y los continuos refuerzos de la cabeza de playa que permitieron la posterior penetración de la fuerza expedicionaria británica.

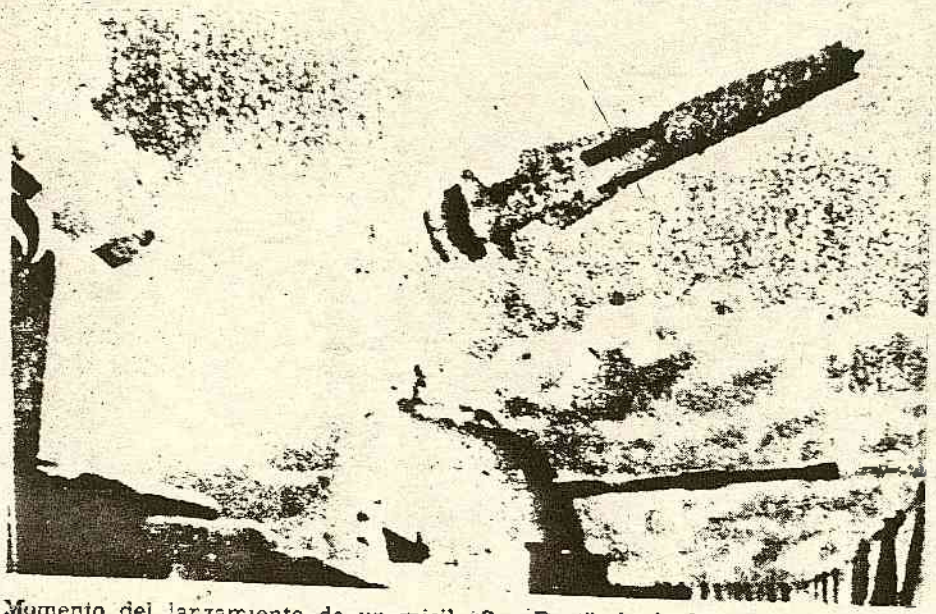
3.º *La actitud ofensiva de los británicos.* Habíamos comentado que no parecía fácil un inmediato desembarco de los efectivos británicos en las islas Malvinas, y basábamos nuestra hipótesis en la insoslayable necesidad, en las operaciones anfibias, de obtener previamente el dominio del espacio aéreo de la ZOA. También las condiciones climatológicas constituían un serio adversario a la hora de intentar el desembarco.

Sin embargo, los ingleses eligieron la alternativa que meteorológicamente más les favorecía, aunque en el lugar que podría haber resultado más peligroso y con la sola cobertura aérea que les podía proporcionar el único portaviones operativo de que disponían, el *Invencible*, con sus aviones *Sea Harrier* (posiblemente reforzados por los que había transportado el *Atlantic Conveyer*) y los helicópteros de ataque que, en sus incursiones al aeropuerto de Puerto Argentino, dejaron fuera de combate a los aviones *Pucara* y helicópteros allí estacionados.

Las unidades inglesas, efectivamente, penetraron en el estrecho de San Carlos (de menos de 12 millas de anchura en sus embocaduras y de un máximo de 20 en la parte que comprende el fondo de la bahía del mismo nombre) que separa ambas grandes islas del archipiélago y, aprovechando las primeras luces y la niebla matinal del día 21 de mayo, lanzaron 1.000 hombres de Infantería de Marina al asalto de las abrigadas costas de la bahía de San Carlos, en la isla Soledad. La oposición argentina fue mínima y el momento crítico del desembarco se superó prácticamente sin oposición y bajo el apoyo de fuego de los escoltas y helicópteros de la *Royal Navy*.

Otro asalto paralelo, al parecer en Fox Bay, al sureste de la isla Gran Malvina, fracasó a causa del denso minado de las zonas terrestres accesibles.

Indudablemente estas operaciones descritas en el estrecho de San Carlos fueron posibles debido a la falta de previsión argentina, que no procedió al minado de estas aguas restrigidas ni a la instalación de



Momento del lanzamiento de un misil "Sea Dart" desde la proa de un destructor tipo *Shefield*. Este misil ha sido la principal arma de defensa de punto de los buques británicos durante la pasada crisis de las Malvinas.

medios de defensa en sus costas, a pesar de haber dispuesto de un mes completo de libertad de maniobra desde el día de la ocupación hasta las primeras acciones de la fuerza inglesa en el Atlántico Sur.

Una vez consolidada la cabeza de playa, los británicos condujeron una rápida operación de progresión que, al mismo tiempo que se dirigía a la toma de la segunda población de la isla, Puerto Darwin y el aeródromo de Goose Green (del que posteriormente podrían operar los aviones VSTOL en el acoso a la capital), fue completando el cerco a la capital, donde se concentraban, en su retirada, las fuerzas argentinas.

Incorporados a la ofensiva los refuerzos de tropas escocesas, galesas y *gurkas*, trasladadas a la zona por el transporte *Canberra* (antes trasatlántico de lujo), el día 28 de mayo capitularon las guarniciones argentinas de Puerto Darwin y Ganso Verde y las posiciones británicas se establecieron en las proximidades de las colinas y montes que dominan la capital malvinesa. Nueve mil hombres constituían las defensas y un número estimado en siete mil los británicos que asediaban Puerto Argentino. La fundamental diferencia, que desvirtúa el resultado de cualquier conclusión precipitada de esta comparación, es que las fuerzas británicas estaban compuestas por soldados profesionales con una especial preparación y los argentinos, en su mayor parte, pertenecían a la recluta normal.

Las importantes averías sufridas por el portaviones *Invincible* en las acciones que ya hemos comentado, privaron a los ingleses del necesario apoyo aéreo y retrasaron el asalto final unos días, durante los cuales se libraron duros enfrentamientos en que unidades especiales inglesas (probablemente los *gurkas*) *limpiaron* los puestos de observación argentinos y se luchó por la posesión de los puntos clave que rodean la ciudad.

Fracasaron nuevos intentos de desembarco británicos, esta vez al NW de Puerto Argentino, debido a los ya comentados ataques de la Fuerza Aérea argentina y, finalmente, el 12 de junio, se produjo el esperado ataque inglés en busca de estrechar más el cerco, lo que lograron no sin librar duros combates. Un nuevo ataque, esta vez por la totalidad de los efectivos ingleses, provocó la capitulación de todas las fuerzas a las órdenes del general Menéndez.

4.º *La acción diplomática y ayuda de Estados Unidos* que, al contrario que en la crisis de Suez, en noviembre de 1956, ha apoyado en todos los foros internacionales la postura colonialista de Gran Bretaña.

El suministro de inteligencia y armas sofisticadas, facilidades de todo tipo en la base de Wideawake, de la isla de Ascensión, y el relleno en vuelo de los aviones que se incorporaban a la zona de operaciones (el caso de los *Harrier*) o efectuaban ataques a las posiciones argentinas desde aquella isla del Atlántico (bombarderos *Vulcan* de la RAF); facilitaron las acciones británicas. No resulta impensable que algunas de las unidades, especialmente aéreas, que actuaron durante la última fase de la guerra (permítasenos soslayar, en ocasiones, el término "crisis" a esta situación que tan lejos ha llegado en el uso de las armas) proviniesen del propio arsenal norteamericano.

El resultado final quizá hubiera sido el mismo sin la ayuda material (que no diplomática) de Estados Unidos, pero no cabe duda de que, para los argentinos, no ha resultado lo mismo enfrentarse a ese ingente y sofisticado arsenal de armas, apoyado por la capacidad logística norteamericana, que al solo potencial británico, por avanzada tecnología que poseyera, subordinado a las problemáticas posibilidades logísticas de Gran Bretaña en la zona de operaciones.

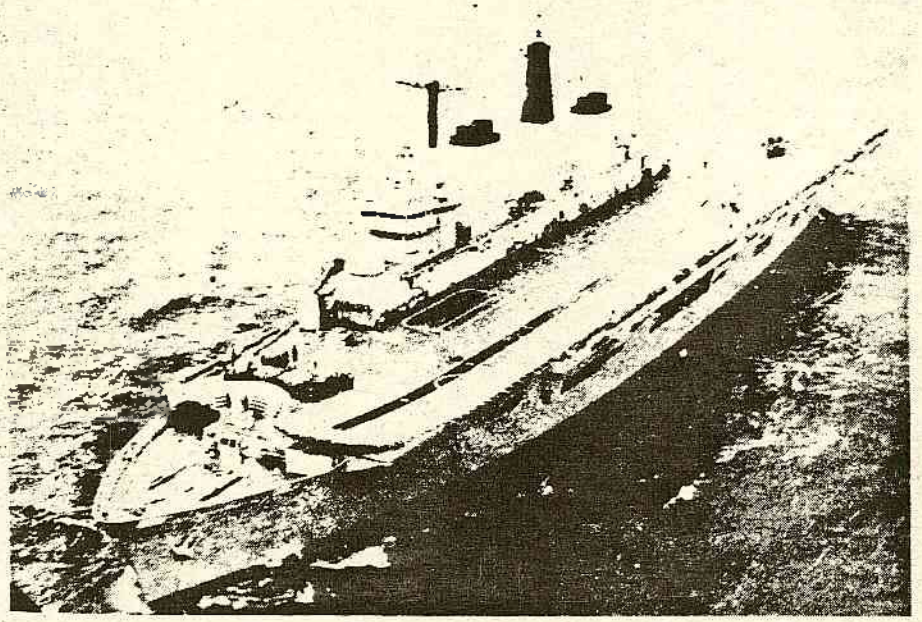
Consideraciones.

Argentina, merced a las presiones del mundo occidental, como ya hemos comentado, quedó frente a la crisis con el sólo apoyo diplomático de la mayoría de la OEA.

La reacción del gobierno argentino (cuyo presidente llegó a calificar de *traición* la actitud de Estados Unidos) y de su pueblo, antes y después de haber sido humillados por la derrota, no es precisamente de simpatía hacia lo que llamamos *mundo occidental*, y en la vuelta a la democracia que ha prometido la Junta Militar por boca del ya

dimitido general Galtieri, los partidos de izquierdas, y de ellos los más radicalizados, van a explotar, indudablemente, ese sentimiento de cara a las urnas.

La Unión Soviética nada tenía que perder y mucho que ganar como consecuencia de la crisis y, especialmente, tras la victoria inglesa. Esta nueva situación le deja las manos más libres en Argentina de lo que hubiera conseguido con un apoyo material a esa nación que le proporcionase una victoria o un acuerdo favorable, pues ésto hubiera fortalecido a la Junta y mantenido, al margen del agradecimiento, su comprobada aversión al comunismo. Esta habrá sido, sin duda, la razón de la pasividad soviética, y no comulgamos con la idea, que se ha expuesto en algún medio de comunicación, de que ha mediado un tácito acuerdo USA-URSS de no intervención en las respectivas zonas de influencia. El Salvador, Nicaragua, Guatemala, etc., avalan la tesis de no existencia o no respeto de ese acuerdo.



Portaeronaves *Invincible*, también averiado por la aviación argentina. En cubierta se puede observar un *Sea Harrier* listo para el despegue.

Estados Unidos retiró, a última hora, su veto en las Naciones Unidas a la propuesta de Panamá y España, y adoptó aquella postura (que tanto irritó a la señora Thatcher) porque veía el progresivo alejamiento de Sudamérica de su órbita. Ahora tendrá que desplegar todo su potencial diplomático y económico para tratar de borrar la imagen

que ha dado a sus vecinos del Sur y contribuir a encauzar ese proceso democrático argentino. La duda reside en si la primera potencia del mundo conserva aún el prestigio político necesario para salir airosa de la empresa.

Porque, indudablemente, esta crisis ha cambiado algo en el subcontinente americano, y quizá en todo el mundo. Las naciones que firmen tratados o convenios con Estados Unidos en el futuro no podrán dejar de meditar sobre los resultados del TIAR que, si fueron válidos al ser invocada su aplicación por la potencia del Norte, se convirtieron en humo cuando su interés correspondía a otro de los signatarios. Y no se puede alegar que se planteó una disyuntiva entre dos alianzas porque, mientras el área de aplicación de la OTAN no baja del Trópico de Cáncer, las Malvinas se encuentran en la zona específica del TIAR. La única razón válida (para nosotros) que podría alegar Estados Unidos como justificación de una abstención en el TIAR (nunca del apoyo a Gran Bretaña) sería que, al no reconocer la soberanía argentina sobre los archipiélagos del Atlántico Sur, podía considerar la acción argentina como una agresión que viola el artículo primero del tratado y, por tanto, no justifica la aplicación de su artículo tercero.

La mediación en la reapertura de negociaciones sobre la soberanía de las islas puede y debe ser el principio del camino al reacercamiento de las dos Américas, y así lo deseamos. Todavía siguen en pie las reivindicaciones argentinas, y este sangriento episodio reclama una urgente solución en aras de la paz definitiva.

En el terreno táctico ya hicimos con anterioridad algunos comentarios pero, tanto el posterior desarrollo de los acontecimientos como el sinnúmero de artículos que en la prensa han ido presentando conclusiones en este sentido, a nuestro parecer precipitadas y, en general, equivocadas, nos impulsan a profundizar en el tema.

Se han vertido ríos de tinta para expresar el impacto que la eficacia de los misiles *Exocet* ha causado en la opinión pública. El caso nos recuerda el del *Eliath*, al que en ningún trabajo sobre temas militares de aquella época dejó de mencionarse. Es un hecho la existencia de estas armas (y todavía no hemos visto en acción otras de mayor alcance y poder de destrucción), pero estos misiles no constituyen, ni mucho menos, armas definitivas en la guerra naval, como los misiles mar-aire tampoco significan la desaparición de la amenaza aérea para las flotas de superficie.

Se ha escrito que nos encontramos de nuevo ante la polémica entre el cañón y la coraza y que debe prestarse atención a la protección pasiva de las grandes unidades de superficie. En la era en que las armas antimisil han sido probadas experimentalmente y con éxito contra proyectiles de cañón, la coraza debe ser en parte sustituida por sistemas antimisil que incluyan detección temprana del misil o su pla-

taforma de lanzamiento, decepción electrónica o infrarroja y destrucción directa en la última fase del vuelo del misil.

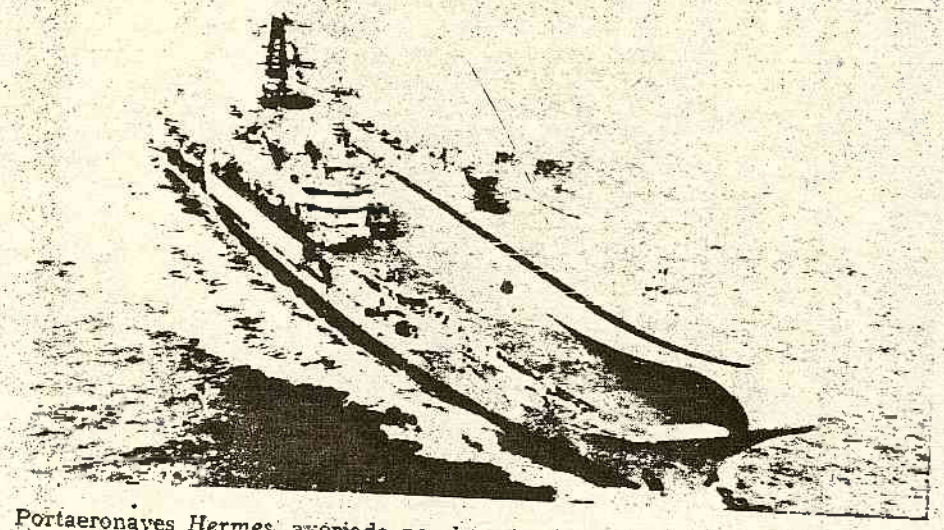
El hecho de la alta tecnología, necesaria para la consecución de estos sistemas, y su elevado precio, no los hacen asequibles a cualquier economía. Los sistemas de alerta temprana se basan hoy en la detección por satélite, *AWACS* o exploración aérea o de superficie, con el riesgo que ésta última encierra para las unidades que la llevan a cabo y el esfuerzo necesario para desempeñar estas misiones. Los sistemas de detección activa de la fuerza objeto del ataque sólo permiten disponer, en el mejor de los casos, de pocos minutos que deben ser suficientes para dar lugar a la reacción electrónica o de las armas de destrucción.

Los equipos de detección de las unidades atacadas con misiles en la crisis que nos ocupa parece que funcionaron (el piloto del avión que lanzó sobre el *Shefield* dijo haber recibido la alarma de una detección radar en el momento de lanzar), pero las armas utilizadas, el *Sea Wolf* en este caso, si se llegaron a lanzar, no hicieron blanco; aunque cada fabricante maximaliza las características de las armas que fabrica, parece que la orientación general de las Marinas, en este campo, es hacia los cañones de mediano o pequeño calibre y alto ritmo de fuego (de *efecto de perdigonada*) como el *Vulcan Phalanx* o el español *Meroka* que está proyectado para destruir al misil blanco entre 2.000 y 400 metros del buque propio con una probabilidad superior al 90 por 100. Este último sistema es el que está previsto comenzar a instalar en nuestras unidades en un plazo aproximado de tres años. La aviación de patrulla marítima y las aeronaves embarcadas, unidas a los "pickets", serán los encargados en nuestra fuerza naval de la detección temprana de raids aéreos o navales portadores de este tipo de misiles A. S y S. S.

Otra observación acerca del valor y vulnerabilidad de las grandes unidades navales: su actuación dentro del alcance de las unidades aéreas basadas en tierra debe hacerse con una especial atención al riesgo de ataques aéreos o de unidades sutiles navales enemigas y, por tanto, contando con la superioridad aérea en la zona de operaciones.

Un gran vituperado por la prensa en estos días ha sido el avión embarcado VSTOL *Sea Harrier*. Se ha dicho de él que no está capacitado para combatir contra aviones *convencionales* basados en tierra, y esta aseveración sólo se comprende si está respaldada por una total ignorancia del tema.

De su capacidad de ataque al suelo, sobradamente demostrada tanto en Puerto Argentino como en San Carlos y en el estrecho del mismo nombre, nadie ha dudado. Precisamente es un avión diseñado para estas misiones.



Portaeronaves *Hermes*, averiado por la aviación argentina durante los combates que siguieron al desembarco en Puerto San Carlos.

En las misiones de superioridad aérea, indudablemente, adolecen de dos defectos: su limitado techo de combate y su inferior velocidad si los comparamos con otros aviones "convencionales"; pero el primero de estos defectos no ha tenido repercusión alguna en la crisis que analizamos, pues todos los ataques de la Fuerza Aérea argentina se efectuaban a baja cota por su misión de ataque a las unidades de superficie de la flota británica.

En cuanto a su inferior velocidad (1,2 Mach, máxima), se ve compensada en combate por su muy superior aceleración y maniobrabilidad, proporcionadas por la posibilidad de orientación de sus toberas de empuje, que le permiten cambios rápidos de velocidad y de radio de evolución. El radar que montan, y los nuevos misiles que pueden lanzarse en posiciones "cara a cara", los capacita en misiones "todo tiempo" y los equiparan en el combate a cualquier otro avión de las últimas generaciones. Se puede decir que, una vez entablado ese combate, este avión tiene ventajas sobre todos o la gran mayoría de los actualmente embarcados o con base en tierra y, muy especialmente, si el oponente se presenta en una configuración mixta de defensa aire-aire y ataque al suelo que afecta a sus características de vuelo.

Su escaso tiempo de permanencia es otra de las causas que limitan su capacidad para la obtención y conservación de la superioridad aérea. La aviación argentina comprobó que la cobertura aérea de la fuerza naval británica consistía, normalmente, en una sola patrulla aérea de combate (CAP) que era relevada cada cuarenta minutos,

además de las alistadas en cubierta. Esto se debía a esa falta de permanencia que hemos comentado, al limitado número de aviones disponibles y, especialmente, a la falta de suficientes plataformas de lanzamiento.

Por tanto, no infravaloremos al *Sea Harrier*. Sin ellos la *Royal Navy* no hubiera podido cumplir la misión que la llevó al Atlántico Sur, pues una gran parte de los derribos que sufrió la aviación argentina lo fueron en combate con los *Harrier*, y éstos allanaron el camino hacia Puerto Argentino, a pesar de su reducido número y de las, muchas veces, adversas condiciones meteorológicas que hubieron de afrontar.

Conclusiones.

Del inicio, desarrollo y resultado del conflicto sobre el que se ha desarrollado esta crisis, se pueden deducir las siguientes conclusiones:

Políticas y estratégicas.

1. El conflicto de las Malvinas ha puesto de relieve la nula *voluntad* descolonizadora de la Gran Bretaña. Se puede augurar, por tanto, un mal futuro a las conversaciones que, sobre la cuestión de Gibraltar, se pretende mantener en Cintra entre las delegaciones británica y española. Ni siquiera nuestra integración en la Organización del Atlántico Norte va a servir para doblegar la intransigente postura inglesa, especialmente después del triunfo obtenido en las Malvinas sobre otra nación sometida al colonialismo británico.

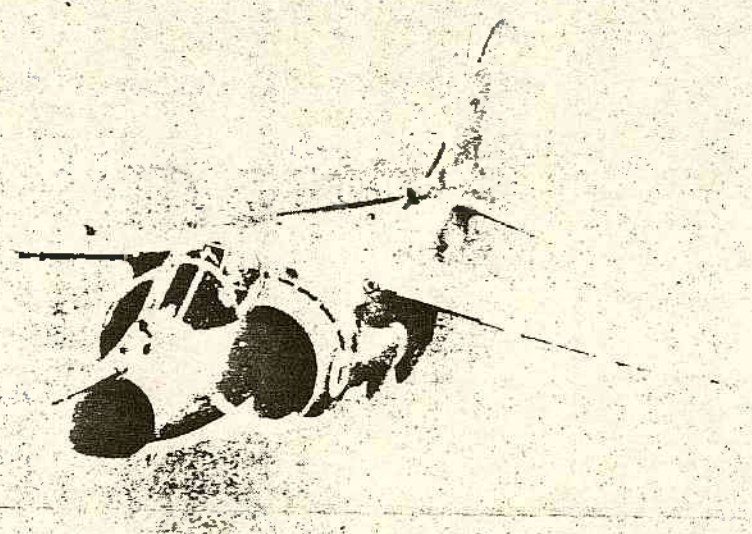
2. Independientemente de las razones y los responsables de la capitulación de las fuerzas argentinas, el hecho, ha repercutido moralmente en la Junta y el pueblo argentinos, hasta el punto que ya ha provocado la dimisión de sus cargos del general Galtieri. Ahora, con hombres nuevos en el poder no vinculados al origen del conflicto, puede reconsiderarse la promesa de Galtieri de una inmediata vuelta a la democracia. En cualquier caso puede plantearse de nuevo la tensa situación pasada, con el riesgo de la inclinación del pueblo a una postura opuesta a Occidente y, por tanto, más proclive a posturas tercermundistas, neutralistas y socialistas-marxistas. En el caso de unas prontas elecciones pueden fracasar estrepitosamente los partidos conservadores y prooccidentales.

3. El fallo, por parte de Argentina, en la operación del contexto global de la crisis, como ya hemos analizado, avala la tesis de la necesidad de estudiar un sistema metódico del planeamiento de las crisis, a todos los niveles, para garantizar la incidencia de cada reto o reacción en aquellos factores o estrategias particulares adecuadas y previendo las vulnerabilidades propias en las que pueda aplicar el adversario la presión de su correspondiente reacción.

4. En este aspecto de conducción de las crisis, Gran Bretaña ha dado una lección sobre el control centralizado al más alto nivel po-

lítico, del que partieron todas las órdenes e instrucciones, dirigidas al mando en la escena de la acción, que afectaban a aquellas actuaciones significativas en la escalada de la crisis, aunque nosotros consideremos desproporcionadas algunas de ellas.

5. La actividad y capacidad de maniobra, especialmente política, que ha demostrado Gran Bretaña en todos los campos de aplicación, constituye también una enseñanza a aprovechar por las autoridades responsables de naciones con tendencia a dejarse llevar por la acumulación de acontecimientos propia de las crisis.



Avión VSTOL *Sea Harrier* de la Armada británica.

6. En la misma línea de la anterior conclusión, es preciso extraer enseñanzas de la decidida, rápida y organizada forma en que Gran Bretaña ha movilizado su fuerza naval y requisado y reconvertido sus buques mercantes para capacitarlos en el desempeño de las misiones asignadas en el teatro de operaciones del Atlántico Sur. No basta, para alcanzar esa eficacia, con la capacidad de improvisación; es necesario preparar y mantener actualizados continuamente los planes de utilización y reconversión precisos para las posibles exigencias de los correspondientes planes estratégicos.

Tácticas.

1. De las fuertes bajas sufridas por la *Royal Navy* y la Fuerza Aérea argentina, tenemos que deducir lo que ya sabíamos; la aplica-

ción de la fuerza debe basarse en un potencial equilibrado, siempre que sea posible. Hoy día, a la vista de las amenazas, no se concibe la actuación de una fuerza naval sin cobertura aérea, ni la Fuerza Aérea está capacitada para explotar los éxitos parciales de sus intervenciones.

A las Armadas, por la extensión del ámbito de su actuación, debe dotárselas de sus propias unidades aéreas y plataformas de lanzamiento, en la medida que los presupuestos de la nación lo permitan, pero efectuando el sacrificio necesario para que estas unidades capaciten a la Armada para el cumplimiento de sus misiones.

Lo mismo podríamos decir de los distinos tipos de unidades aéreas del Ejército del Aire o de las necesarias al de Tierra para proporcionarle la flexibilidad y maniobrabilidad imprescindible en su actuación.

2. El avión VSTOL *Sea Harrier* ha demostrado su efectividad en misiones de ataque al suelo y de interceptación. La ausencia de radar de tiro en nuestros *AV-8A* ó *AV-8B*, comparado con los *Sea Harrier*, es un "hándicap" a la hora de las interceptaciones, pero su comportamiento, hasta el momento, en misiones de combate, puede calificarse de excelente.

3. La evidencia, ya probada en acción, de los misiles A/S y S/S, da carácter de urgencia a su adquisición e instalación en buques y aeronaves de la Armada que todavía no cuenten con ellos.

4. La misma evidencia de la conclusión anterior exige un impulso en la investigación, comprobación y puesta a punto del sistema antimisil *Meroka* para acelerar, en lo posible, su instalación en las unidades previstas.

Comentario final.

No hemos querido titular *epílogo* a este comentario porque, cuando parece cerrarse la crisis en el terreno militar, se está abriendo otra en la política interna de esa nación hermana que es la República Argentina.

Consideramos que es responsabilidad de todo el mundo occidental, tanto de los pueblos y gobiernos que apoyaron su causa en esta crisis como de los que adoptaron la postura opuesta, ayudar en este crítico momento a esa nación a recuperar y a construir su futuro sobre unas bases sólidas, comprendiendo y contribuyendo a contrarrestar el actual resentimiento del pueblo argentino hacia una civilización que, siendo la suya, considera ha contribuido a infligirle una humillación al respaldar la actitud colonialista británica.

Enrique AMUSATEGUI DE LA CIERVA
José Luis GAMBOA BALLESTER

15

C58/1B

C58/1B

REFLEXIONES SOBRE LA GUERRA ELECTRONICA EN LAS MALVINAS

M. de ARCANGELIS,
Contralmirante

La REVISTA GENERAL DE MARINA se complace en publicar este trabajo, escrito especialmente para ella por el conocido especialista en guerra electrónica, contralmirante (R) Mario de Arcangelis, de la Marina italiana.

El autor fue ganador, el pasado año, del premio literario *El libro del mar*, instituido por la Marina Militar italiana con motivo del primer centenario de la Academia Naval de Livorno, con su libro "*La guerra electrónica. De la batalla de Tsushima a nuestros días*", que próximamente se editará en castellano, con un nuevo capítulo dedicado a la guerra de las Malvinas, con datos más fiables de los hasta ahora disponibles y del que este artículo es sólo un resumen. La REVISTA GENERAL DE MARINA agradece al contralmirante Arcangelis esta primicia editorial.

AS noticias sobre la reciente contienda anglo-argentina han llenado las páginas de los periódicos y revistas de todo el mundo. La televisión y la radio han hablado a diario, por lo que contarlas de nuevo puede resultar aburrido. Por otra parte, los hechos son demasiado recientes para llegar a conclusiones definitivas, ya que todavía no se conoce bien cómo se han desarrollado los acontecimientos, y a lo que se ha dicho y escrito hasta ahora no le falta interés en parte. Nos limitaremos, por tanto, a hacer simples reflexiones sobre algunos aspectos particulares del conflicto y, ante todo, sobre los relacionados con la electrónica, que ha sido la gran protagonista de la batalla aeronaval del Atlántico Sur.

Una primera reflexión nos lleva al origen del hundimiento del *Sheffield*, el 4 de mayo de 1982, pues parece lógico preguntarse si algo no ha funcionado en una nave tan moderna, antes de ser alcanzada por el *Exocet AM-39*.

El buque fue detectado por un avión de reconocimiento argentino a 70 millas NE de las Malvinas y el ataque lo ejecutaron dos *Super Etendard* de la Marina argentina armados con un AM-39 cada uno. Los dos aviones se acercaron a la zona indicada a bajísima cota, desde el Sur, a una velocidad de 480 nudos. A unas 25 millas de la zona los aviones as-

cendieron hasta una cota de 500 pies y "engancharon" con su radar dos blancos, uno de tamaño medio y el otro grande, separados 40º en azimut. En la zona había neblina, con una visibilidad aproximada de un cuarto de milla. Un misil fue lanzado contra cada uno de los blancos desde unas 23 millas. Uno alcanzó al *Sheffield*, de los resultados del segundo nada se sabe, por ahora.

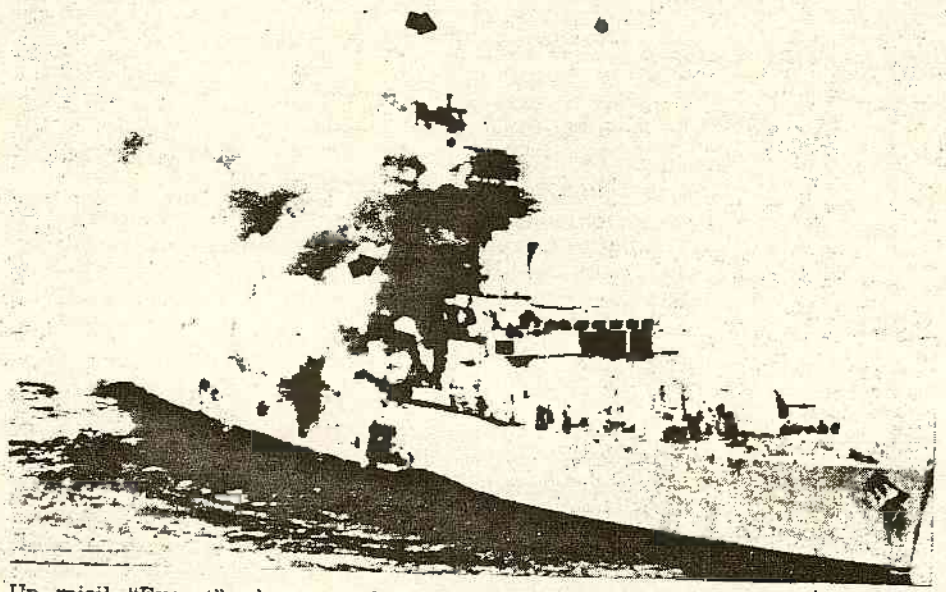
No hubo reacción alguna de la defensa aérea inglesa. Sólo la interceptación de una emisión radar en el receptor de alarma radar, RWR, en uno de los aviones atacantes.

Otro buque hundido por un misil *Exocet* lanzado desde el mismo tipo de avión, fue el portacontenedores *Atlantic Conveyer*, el 25 de mayo, a lo largo de la costa septentrional de las Malvinas. La operación fue casi idéntica, con la única diferencia de que los dos aviones fueron reabastecidos en vuelo. Cuando en la aproximación los dos aviones subieron a 500 pies, para evaluar la situación, observaron en su radar un blanco de gran tamaño, rodeado de blancos pequeños. Los pilotos vieron, siempre en su pantalla de radar, que la formación naval estaba protegida por un cierto número de aviones en vuelo y a pesar de la presencia de esta fuerza aeronaval inglesa en la zona, no se recibió ninguna alarma en los RWR de a bordo, señal de que operaban bajo silencio radar o en frecuencias fuera de las bandas para las que estaban predispuestos los RWR. Dos misiles fueron lanzados contra el buque mayor, que probablemente fue confundido con uno de los dos portaeronaves ingleses. El buque fue alcanzado por los dos misiles y tan gravemente dañado que hubo de ser abandonado por la tripulación a causa del incendio provocado.

Los buques modernos, para luchar contra los misiles, deben disponer tanto de las llamadas armas "duras" o "hard kill weapons" como de las armas "blandas" o "soft kill weapons". El *Sheffield* no disponía de misiles antimisiles, aunque sí disponía de misiles antiaéreos *Sea Dart* que al tener un alcance inferior al del *Exocet* permitía al *Super Etendard* actuar, sin ser alcanzado, en "stand off". El buque no podía beneficiarse de apoyo por parte de otros buques (dotados con misiles anti-misiles *Sea Wolf*), ya que en el momento del ataque actuaba aisladamente como "picket radar", a 15 millas a proa de un portaeronaves. La única reacción posible fue disparar brevemente con ametralladora de 20 milímetros, aunque inútilmente.

Desde el punto de vista de la guerra electrónica es más difícil opinar, ya que en ningún anuario naval se describen los sistemas de GE de los buques, y los ingleses, por motivos obvios de seguridad, no hablan por ahora. Observando, sin embargo, las fotografías, se ven sobre el mástil las antenas de los sistemas ESM y más bajas, en el puente, las ECM. Se trata, en este caso, de perturbadores proyectados al mismo tiempo que los buques de la clase *Sheffield* (1965-1970) con la tecnología de entonces y siguiendo una vieja filosofía inglesa, favorable a la perturbación,

Descartando la hipótesis, no del todo remota, de que los sistemas se hubiesen averiado después de la salida de Inglaterra o que estuviesen "apagados" por problemas de personal, debido al prolongado e ininterrumpido servicio y en condiciones de mala mar, debe pensarse que su tecnología, especialmente en los sistemas ECM, no fuese adecuada ni estuviese actualizada para repeler la sofisticada amenaza representada por el *Exocet*.



Un misil "Exocet" alcanza a la fragata HMS *Sheffield*. La flecha superior indica la antena de los elementos de guerra electrónica.

Este misil, aun estando en servicio desde 1973, utiliza varios tipos de "cabeza" con sistemas de ECCM cada vez más avanzadas para resistir a las ECM del adversario. Tanto la versión aire-mar como la mar-mar del AM-39 siguen una trayectoria a ras de agua (sea-skimmer) que dificulta su descubrimiento por el radar y es del tipo "lanza y olvida" (fire and forget), alejándose el avión después del lanzamiento, con lo que se disminuye la probabilidad de detección. El sistema de autoguiado (homing) lo realiza un radar en banda X, monopulso, empleando haces de antena múltiple para la transmisión y recepción, reduciendo de esta forma su vulnerabilidad a las ECM.

En realidad, los radares monopulso no son desconocidos, habiendo sido utilizados por primera vez en los misiles *SA*-6, durante la guerra del Yom-Kipur, y después en los *SA*-10 y *SA*-11; desde entonces una

de las principales preocupaciones de los planificadores de la GE es la investigación de ECM idóneas para neutralizar los sistemas de guía de estos misiles. La imprevista contienda de las Malvinas ha encontrado, quizá, a algunos buques ingleses desprovistos de equipos ECM idóneos para contrarrestar el misil occidental *Exocet*, del que, a su vez, está dotada la "Royal Navy", y que tiene complicados dispositivos anti-perturbación y anti-engaño, entre ellos la capacidad de cambio de frecuencia en presencia de interferencia y la de dirigirse automáticamente sobre la fuente de perturbación o el radar de búsqueda. Es difícil, sin embargo, fabricar un equipo ECM capaz de engañarlo, lo que no quiere decir que no sea posible hacerlo o que no haya sido hecho. Los equipos construidos en estos últimos años en Estados Unidos o en Italia tienen la capacidad de engañar a cualquier tipo de misil conocido. Lo que sí es cierto es que las ECM instaladas en el *Sheffield*, siendo de una generación precedente, no tenían tal capacidad. Por tanto, aunque su radar hubiese descubierto e identificado como enemigo al *Super Etendard* argentino, el misil lanzado hubiera llegado al blanco sin ser estorbado.

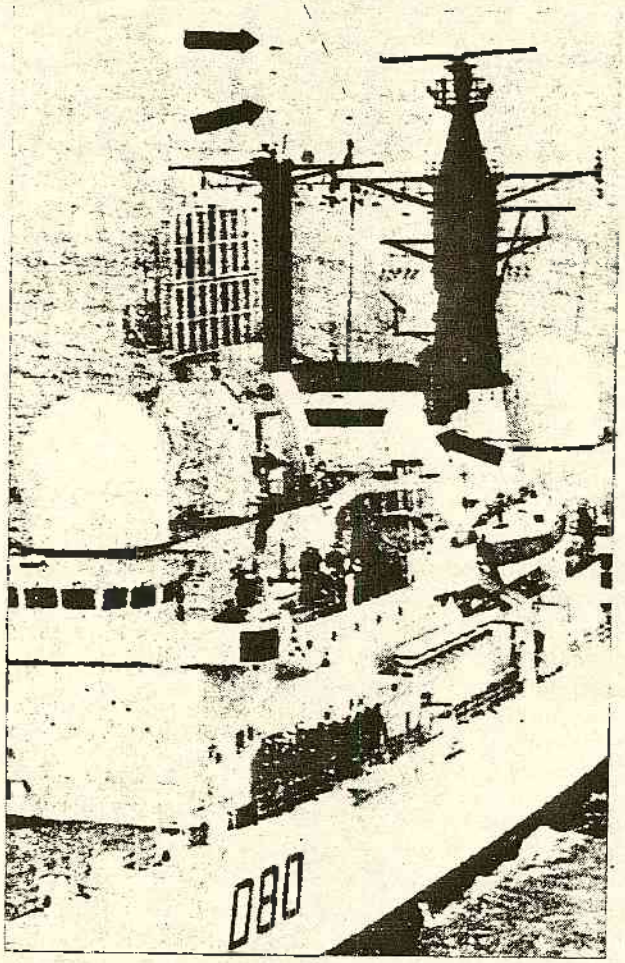
Hace dos o tres años la industria inglesa también desarrolló un sistema ECM de nueva generación, que suplía las carencias de la vieja instalada en los buques de varios tipos, incluidos los *Sheffield*, pero por el típico recorte de presupuesto para la Defensa, la "Royal Navy" no pudo permitirse la compra de los nuevos sistemas, que fueron destinados sólo a los pocos buques de nueva construcción. La pérdida de varios buques y un cierto número de hombres ha sido el elevado precio que Inglaterra ha pagado por haber querido ahorrar en la adquisición de equipos vitales para la defensa contra la amenaza mortal de los modernos misiles anti-buque.

Es posible que la Marina inglesa haya utilizado "chaff" en esta operación, pero los fuertes vientos que constantemente reinaban en esa zona, lo dispersaron inmediatamente, sin llegar a causar ningún efecto. El empleo del "chaff", al que los ingleses han dado siempre mucha importancia, no puede ser considerado, especialmente para buques de unas ciertas dimensiones, como un sistema de autoprotección completo y ni siquiera como una alternativa al uso de los sistemas electrónicos, ya que los misiles modernos tienen la capacidad de distinguir un blanco "caliente" (como un buque, un avión, etc.) de uno "frío", como una nube de "chaff".

En el curso de las operaciones de desembarco en Puerto San Carlos la Marina inglesa ha perdido tres buques más como consecuencia de ataques aéreos, aunque éstos lo han sido con bombas convencionales de caída: el *Coventry*, la *Ardent* y el *Antelope*. Estas acciones fueron realizadas por aviones *A-4 Skyhawk* de la Aviación argentina y fueron posibles gracias al reconocimiento aéreo, que, a costa de grandes sacrificios, ha controlado casi siempre los movimientos de la fuerza de ataque inglesa.

La táctica adoptada por los pilotos argentinos fue simple e inteligente. Con la intención de saturar los sistemas electrónicos de los buques y degradar su capacidad de reacción, el ataque lo realizaban varios aviones, de 4 a 10, todos contra un objetivo único. La presencia de tantos aviones, llegando a baja cota, protegiéndose de los radares de las montañas, ponía en crisis la capacidad de reacción del buque víctima, cuyo radar, con su capacidad reducida por las altas costas del canal, no conseguía tener bajo control tantos aviones procedentes de varias direcciones.

También contra el portaeronaves *Invincible* se desarrolló un ataque aéreo con una táctica similar. El *Invincible* estaba a 95 millas NE de Puerto Argentino, de donde despegaban sus *Sea-Harrier* para atacar objetivos en las islas. En la acción participaron dos *Super Etendard* de la Marina, cuatro aviones *A-4 Skyhawk* y seis cazas, todos ellos de la Aviación, que tenían por misión engañar, distraer y saturar el radar del buque inglés. Antes del ataque de los *Super Etendard*, los *Skyhawk* y los *Dagger* se aproximaron desde el E, esquivando la defensa aérea terrestre y atrayendo sobre ellos la atención de los radares y de los interceptadores del *Invincible*. Simultáneamente a la acción de virar 180° para volver a la base, se producía el ataque con el *Exocet*. Se lanzó sólo uno,



Detalle de la antena de contramedidas electrónicas de la fragata HMS *Sheffield*.

ya que en el otro se averió el sistema de lanzamiento. Según los argentinos, el misil lanzado alcanzó al buque, pero los ingleses no lo han admitido.

En estas acciones, la Aviación argentina, a pesar de la habilidad y el valor de sus pilotos, perdió, por lo menos, un tercio de sus aviones. A esto contribuyó el hecho de que los aviones argentinos no tenían equipos de GE, excepto los *Super-Etendard* y los *Dagger*, que sólo disponían de RWR franceses e israelitas. El sistema de defensa aéreo de los buques que apoyaron el desembarco ha resultado de eficacia inferior a lo esperado.

La elección de la zona de desembarco de Puerto San Carlos permitió efectuarlo con mar relativamente tranquilo, pero puso en crisis el empleo del radar antiaéreo, al quedar reducido su alcance por la vecindad de la costa. Además, el sistema de defensa de punto, como el *Sea Wolf*, quizá por estar aún en fase experimental, no ha brillado por los resultados obtenidos. Los ingleses han anunciado que uno de ellos, lanzado por el *Broadsword*, había destruido un *Exocet*, mientras los argentinos lo han desmentido.

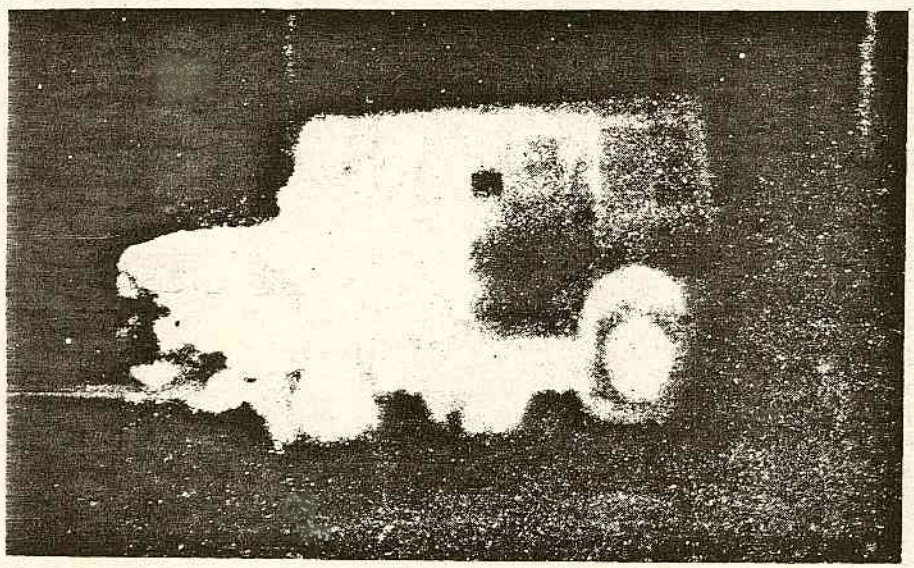
Por otra parte, los argentinos han anunciado haber hundido el *Brillant* y el *Plymouth* y haber averiado el *Hermes*, la *Aurora* y dos naves de desembarco. No todo esto ha sido admitido por los ingleses. Es significativo el hecho que tres de los cinco buques hundidos estaban actuando en el momento del ataque en misión de buque "picket radar". Esto demuestra que contra los aviones argentinos que operaban a baja cota, ni el radar de descubierta aérea ni los sistemas de Guerra Electrónica pasivos (ESM), ni los misiles para la defensa de punto han funcionado como debían. Si a estas lagunas se añade la insuficiencia de los sistemas de ECM anti-misil, el hundimiento de tantos buques de guerra puede ser definido como un "Pearl Harbour tecnológico".

Pasando al hundimiento del *General Belgrano*, nos podemos preguntar qué pueden hacer este tipo de buques contra los modernos torpedos filoguiados. El hundimiento de un buque de estas características, sin ninguna protección antisubmarina, no supone una sorpresa, pues no podía terminar de otra forma. La Marina argentina no estaba en condiciones de hacer la lucha antisubmarina contra los submarinos nucleares, que con el hundimiento del crucero, dejaron claro de qué lado estaba el dominio del mar. La preocupación por los submarinos nucleares la tienen las mayores Marinas, que dedican ingentes recursos a la instalación de cortinas de sensores acústicos subaqueos, dirigidos por ordenador, y otros muchos medios derivados del progreso tecnológico que pueden descubrir a los sumergibles bastante tiempo antes de que puedan atacar.

Hay que dejar claro que en las operaciones de desembarco y sucesivas para la reconquista, las fuerzas inglesas tenían una clara superioridad sobre las argentinas, especialmente en sistemas electro-ópticos de visión nocturna. La causa del rápido colapso de la defensa tuvo uno

de sus orígenes en que los infantes de Marina y los paracaidistas ingleses, al disponer de intensificadores de luz y de sistemas infrarrojos en sus armas individuales, pusieron a los ingleses en unas condiciones de absoluta ventaja en el combate nocturno.

Pero para el éxito de las operaciones terrestres fue determinante el desembarco del sistema de misil antiaéreo de baja cota *Rapier* y los carros armados. Cuando éstos entraron en acción, la suerte del cuerpo expedicionario argentino estaba clara: el adiestramiento, la experiencia y la determinación de los infantes y los paracaidistas hicieron el resto. "Será un paseo", dijo el almirante Woodward, comandante de la fuerza de ataque, cuando se dirigía a las Malvinas, a velocidad "diplomática". Esta frase ha resultado hoy desafortunada, teniendo en cuenta cómo se han desarrollado los acontecimientos.



Vehículo militar visto de noche con rayos infrarrojos.

Entre los errores más evidentes cometidos podemos citar, como ejemplo, el haber ignorado que los argentinos disponía ya de cinco sistemas *Super Etendard*, y que el grado de entrenamiento y el valor de los pilotos argentinos eran extraordinarios.

No puede negarse que los ingleses no estaban preparados cuando el 2 de abril de 1982 los argentinos invadieron las Islas. Signo de preparación de la inminente invasión no faltaban, tanto es así que la URSS lanzó la víspera un satélite geoestacionario de vigilancia sobre las Malvinas, seguido en días sucesivos del lanzamiento de unos quince satélites-

espía de la serie "Cosmos" y una nave espacial con un radar que utiliza energía nuclear, que puede localizar la posición general de una flota y la situación de cada unidad de la formación. Parece ser que, por lo menos a nivel estratégico, los argentinos recibieron de la URSS información de carácter general sobre los movimientos de las fuerzas inglesas.

Los ingleses, sin embargo, que disponían de informaciones suministradas por los Estados Unidos y que tenían acceso a las redes NATO de escucha y descriptación, no acertaron en su evaluación, tanto a nivel político como militar. Una grave deficiencia de la fuerza de ataque era la falta de superioridad aérea. Es muy probable que si hubiesen dispuesto de aviones tipo *Awacs*, los aviones *Super Etendard* no hubiesen llegado a la posición de lanzamiento.

Conclusión.

A pesar del gran desarrollo de la GE a que hemos asistido en estos últimos decenios, ha ocurrido, una vez más, que al inicio de un conflicto los dos contendientes se han encontrado impreparados en este sector.

En el campo aeronáutico le ocurrió a los americanos al inicio de la guerra del Vietnam, cuando sus aviones se encontraron de frente a la amenaza de los *SAM-2*. Al disponer de contramedidas apropiadas, las pérdidas disminuyeron significativamente. Después, sucedió lo mismo en 1973 a los israelitas cuando se encontraron impreparados ante los *SA-6* y los *SA-7*. También allí fueron las contramedidas electrónicas las que salvaron la maltrecha aviación de Israel. En el campo naval hemos visto en 1967 como un *Stix* lanzado por los egipcios hundía al *Eliat*, frente a Alejandría, y algunos años después, en la guerra indo-pakistaní, otros misiles idénticos, lanzados desde las patrulleras indias, hundían varios buques ante Karachi. Pero en 1973, durante el conflicto árabe-israelí, se lanzaron por lo menos 52 *Stix* contra los buques israelitas desde los egipcios y sirios, siendo todos ellos engañados y desviados por los buques israelitas, que habían sido equipados con eficaces ECM.

También los ingleses han cometido el mismo error en las Malvinas, al menos en el caso del *Sheffield*, que es el que ha dejado una huella mayor. Su equipo ECM no tenía los requisitos de automatización y computerización necesarios para analizar e identificar instantáneamente las emisiones EM, e interceptar y señalar con suficiente anticipación la llegada de un misil que vuela a ras de agua, a una velocidad próxima a la del sonido y que pone en funcionamiento su radar sólo pocos segundos antes de llegar al blanco.

El equipo ECM instalado en el *Sheffield* no fue concebido para luchar contra misiles dotados de ECCM como las del *Exocet*, sino sólo contra los misiles (rusos la mayoría) contemporáneos a la construcción de estos buques. Además, no puede excluirse que su perturbador no sólo no haya conseguido oponerse, sino que lo haya atraído, dado que el

Exocet dispone de ECCM que lo guían a la fuente de perturbación. Para los argentinos vale también este razonamiento, por lo menos en lo que a los aviones se refiere.

A excepción de los *Super Etendard* y de los *Dagger*, que disponían de RWR, los demás no tenían ningún equipo de GE. No es una casualidad que no se haya abatido ninguno de estos aviones, mientras se han abatido o perdido 29 *Skyhawk*, 23 *Mirage III*, 9 *Pucara*, 5 *Aermacchi*, 2 *Camberra* y 9 helicópteros, aunque en las fechas en que escribimos, julio, estas cifras no han sido confirmadas.

De los combates de las Malvinas pueden sacarse las siguientes enseñanzas de carácter general:

— Frente al continuo progreso de las técnicas de guiado de los misiles se hace indispensable que los sistemas de GE estén continuamente actualizados para poder contrarrestar los últimos tipos de amenaza.

— Para suplir la falta de detección radar a baja cota debe disponerse de sistemas IR, capaces de descubrir el misil no sólo en el momento del lanzamiento sino a lo largo de su recorrido.

— Disponer de una adecuada defensa de punto con el fin de tener una última posibilidad cuando el misil está ya a muy corta distancia.

— Disponer de "lanza-chaff", que permiten, si el buque es pequeño y el viento no es fuerte, confundir al radar del misil y atraerlo, salvando el buque.

— El brazo de la GE de un buque o de una formación debe ser alargado mediante aviones o helicópteros, que permiten un alcance mucho mayor. Un helicóptero con GE entre el buque y el enemigo, no sólo detecta la amenaza con mayor anticipación sino que puede perturbar el radar de búsqueda del adversario.

— Debe impedirse, en cualquier caso, que un avión o buque hostil llegue a distancia de lanzamiento de sus misiles antibuque. Para ello son necesarios aviones tipo *Awacs*, *Nimrod*, etc., y sistemas de GE sobre aviones y helicópteros, buques "picket radar", submarinos de vigilancia y aviones interceptadores.

— Una fuerza de ataque como la enviada a las Malvinas está desequilibrada operativamente al estar privada de un apoyo aéreo adecuado. Hoy sólo puede hablarse de formaciones aeronavales y no de navales, al haberse convertido el avión y el helicóptero en los ojos avanzados de los buques y de sus armas de defensa.

— Contra los misiles anti-buque debe organizarse una defensa mutua, con todos los sistemas "soft-kill" y "hard-kill" de los buques y de los medios aéreos, integrados en un sistema de Mando y Control que proporcione un apoyo recíproco contra la amenaza.

— Deben potenciarse los servicios secretos de información de carácter operativo, con el fin de conocer, desde los tiempos de paz y mediante reconocimiento electrónico, los parámetros de las nuevas amenazas.

— Potenciar las estructuras para la investigación a nivel nacional, de modo que puedan desarrollarse las tecnologías necesarias.
— Deben reexaminarse los conceptos actuales de construcción naval, para hacer a los buques menos vulnerables a las armas modernas.

Volviendo al tema específico de este artículo, debemos recordar que las ECM son auténticas armas defensivas, pero su existencia no es tangible ni pueden ser vistos sus resultados en tiempo de paz. Quizá por esta razón, la GE no recibe siempre el aprecio que se la debe. Naturalmente, nadie puede afirmar categóricamente si una ECM podrá funcionar o no en el momento del inicio de las hostilidades con un país tecnológicamente muy avanzado. A causa de esto son muchos los que tienen mayor confianza, para contrarrestar la amenaza, en el empleo de cañones y ametralladoras y desde hace poco tiempo, en el misil antimisil. Son armas que se ven, hacen ruido y todos las entienden.

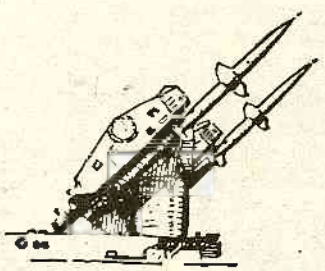
Pero después, sistemáticamente, pasa lo que siempre ha ocurrido al inicio de los últimos conflictos: los equipos de GE no están disponibles. Otro error en el que caen muchos es en el de creer que la superioridad electrónica es un hecho estático y que se puede garantizar el éxito por el simple hecho de disponer de un determinado número de equipos de GE. Dada la incesante y rápida evolución tecnológica a la que asistimos día a día, la amenaza de las armas dirigidas electrónicamente se perfecciona más y más. Un equipo de GE de hoy puede no ser el adecuado mañana, por lo que se impone poner al día continuamente los sistemas propios de ECM.

Cuando en la central operativa de un buque o en la cabina de una aeronave el comandante ve aparecer en la pantalla de GE una señal que le dice que un radar hostil lo está iluminando, quiere decir, casi con certeza, que en unos pocos segundos un misil le alcanzará. En estos segundos su vida, la de su tripulación y el éxito de su misión quedarán confiados a la capacidad de identificar instantáneamente el tipo de radar del misil y poner en acción la apropiada contramedida electrónica. Sólo si los sistemas de GE de que disponen están en condiciones de dar una respuesta inmediata y completa, el éxito de la misión y la vida de la tripulación estarán en gran medida asegurados. La acción de asignar a los buques o a los aviones esta capacidad es ardua y costosa, pero vale su precio. Frente al costo de un buque moderno de guerra o de una aeronave sofisticada, y todavía más, de una tripulación adiestrada, el gasto de los sistemas necesarios de GE es un reducido tanto por ciento del costo total.

Además, estas acciones deben ser emprendidas y preparadas en tiempo de paz, pues de lo contrario el tributo a pagar en el momento del inicio de las hostilidades será muy pesado y la laguna irrellenable. El ambiente en que una fuerza debe operar hoy está cada día más lleno de medidas y contramedidas electrónicas, infrarrojas y electro-ópticas que la acechan y la engañan, degradando y hasta anulando toda su

capacidad. Para evitarlo, la inteligencia y la fantasía del hombre debe inventar continuamente las contramedidas apropiadas.

Por consiguiente, las modernas operaciones militares, para tener una probabilidad de éxito adecuada deben ser vistas y planificadas, cada día más, con una óptica de GE, que se ha convertido en el eje sobre el que gira la actual revolución tecnológica. La Guerra Electrónica es hoy el elemento principal de los instrumentos puestos a disposición del comandante de un teatro de operaciones, tanto terrestre como naval o aéreo, para conducir con éxito las operaciones contra los sistemas de mando y control enemigos, asegurando, a la vez, una capacidad de supervivencia adecuada a sus fuerzas. En particular, los sistemas de armas instalados en los aviones, en los buques o en tierra, deben estar en condiciones de destruir la fuerza adversaria antes de que ésta pueda destruirlos en la fase de penetración. Para que esto ocurra es indispensable que tales sistemas de armas posean una serie de dispositivos de Guerra Electrónica en condiciones de neutralizar o degradar temporalmente la capacidad de la defensa enemiga.



C58/1C

C58/1C

DOS ASPECTOS DE UNA CRISIS

Abelardo VAZQUEZ CARRILLO

CCIDENTE acaba de aceptar y está conviviendo con una delicada situación de riesgo para su seguridad actual y futura.

Esta puede ser la introducción al comentario que pudiera hacerse sobre la crisis de las Malvinas, o Falkland. según el punto de vista, y, que sin duda, y prescindiendo de las razones más o menos poderosas para que tanto argentinos como ingleses pongan en juego esa resuelta determinación que está caracterizando al conflicto, constituye un acontecimiento penoso para Occidente.

A mi juicio existen tres razonamientos aducibles que justifican el calificativo de penoso que acabo de emplear en relación con la crisis de las Malvinas; razonamientos que, por otra parte. están interconectados entre sí. El enunciado de los riesgos podrían ser los siguientes:

— Debilitamiento de la causa de Occidente al producirse el enfrentamiento de posturas y actitudes que pudieran llevar a una división del mundo occidental, preludio de su desmembración.

— El enfrentamiento armado en el seno de Occidente entre naciones del mismo bloque, supone o puede interpretarse como el deseado justificante de las acciones previamente emprendidas y a las que están en proyecto por el bloque opuesto, e incluso pueden dar paso a la ampliación del envolvimiento soviético, a través del lóbulo sudamericano, de Occidente.

— Existe, por último, el riesgo, de gravedad extrema, de la posible internacionalización del conflicto, que nos pudiera llevar a un nuevo desastre mundial, o en otro caso, al establecimiento de una nueva zona de crisis permanente en las entrañas de Occidente.

Es indudable, y los hechos actuales así lo corroboran. el solidario apoyo de Europa a la causa de Inglaterra, demostrada tanto por la definida inclinación americana como por las declaraciones y actitudes de la OTAN y la CEE en respaldo de la tesis británica.

No menos evidente, aunque quizá no tan elocuente y concreta, es la toma de posturas de todos los países sudamericanos en favor de los derechos argentinos.

Estas circunstancias, por sí solas, ya suponen una clara divergencia entre ambos lóbulos de un mismo espacio geográfico, y sobre todo de un mismo ámbito histórico, social y cultural; de un espacio donde tenemos una misma idea general de entender la vida y de entendernos y relacionarnos unos con otros, prescindiendo de los regímenes políticos imperantes en cada nación, aun cuando se haya querido contraponer los regímenes democráticos y de libertad de Europa con los autocráticos y dictatoriales de América, alegando esta contraposición como causa justificante del conflicto de las Malvinas.

El mundo occidental está sometido desde la terminación de la segunda guerra mundial a una constante cada vez más persistente presión por parte de la Unión Soviética. La finalidad es la expansión del socialismo soviético a lo largo de todo el orbe, y más concretamente la invasión o el envenenamiento de Europa por este virus oriental. Dicha presión tiene su concreción en los últimos tiempos en diversos sucesos ante los que el mundo occidental ha soportado estoicamente la penetración soviética sin apenas ofrecer reacción o resistencia. Considérese los siguientes aspectos determinantes del problema:

— El magnífico desarrollo de la potencia naval soviética, consecuencia de un estudiado análisis de las necesidades estratégicas para llegar a conseguir el objetivo propuesto, circunstancia en la que la URSS ha aventajado a Occidente, y especialmente a Europa, donde aún no hemos llegado a valorar la importancia de lo naval en un mundo que se ha convertido en un solo escenario estratégico con diferentes teatros perfectamente interconectados.

La flota soviética del norte, en la península de Kola, y el despliegue hacia Occidente de la misma, ha creado de hecho un nuevo "flanco norte" a lo largo de Groenlandia, Islandia y el Reino Unido.

La flota soviética tiene capacidad para perturbar las comunicaciones de la OTAN en el Atlántico, favoreciendo e incrementando la capacidad ofensiva del Pacto de Varsovia.

En el Pacífico, la URSS cuenta con la mayor flota del mundo, con unos 300 buques allí desplegados, y por tanto con capacidad para cerrar las comunicaciones marítimas en caso de guerra.

La URSS aumenta sin cesar su flota de submarinos, su aviación naval de gran radio de acción y sus unidades anfibias, en un volumen que excede de la sola voluntad de actuar en todos los mares como potencia mundial y de las exigencias de su propia seguridad

— El potencial nuclear soviético en la frontera común es una amenaza estratégica a la OTAN en Europa, a la que por parte occidental no puede oponérsele nada comparable por el momento. Si a esto se une la apabullante superioridad convencional que le da posibilidad para presionar e incluso desencadenar conflictos que le proporcionen ventajas estratégicas sin que se produzcan reacciones sustanciales por parte occidental, llegaremos a la conclusión de que en este frente, hoy pasivo, la URSS tiene la superioridad necesaria y suficiente para desencadenar un conflicto general con posibilidades de éxito, en el caso que así lo decida, como consecuencia de las ventajas que vaya obteniendo en otros frentes.

— El control conseguido, y en creciente desarrollo, de los orígenes de la energía y más concretamente de la zona del golfo Pérsico, donde la URSS tiene acceso directo a través de Afganistán, y asentamientos para el control de zona tan vital en Etiopía, Somalia y Yemen, además de influencias en Irak y Siria.

— El relativo éxito de la gran maniobra de mediano y gran alcance de envolvimiento de Europa por el sur, en Asia Menor y Africa. Esta circunstancia, unida a la anterior, le permite examinar la fortaleza de los límites meridionales de la OTAN, mantener una importante presencia naval en la zona y desestabilizar las fronteras occidentales de Egipto.

— La penetración o implantación de métodos terroristas y subversivos en Centroamérica a través de su avanzada, Cuba, está creando verdaderos problemas estratégicos a los EE. UU.; poco habituados a resolver situaciones de crisis en los aledaños de su territorio.

— La posibilidad, ya demostrada, de convocar y promover movimientos de masas en Europa, en favor del desarme y la neutralidad, introduciendo entre los europeos el sentimiento de que es más soportable una situación de sometimiento que el riesgo de una guerra devastadora en Europa.

— Y, en fin, la facilidad que encuentra la Unión Soviética para la infiltración ideológica, terrorista y subversiva en los permeables estados democráticos europeos, y al mismo tiempo el estímulo y ayuda a los países donde es factible la implantación de regímenes totalitarios.

El repudio de los países democráticos a los totalitarios en Occidente es el caldo de cultivo para conseguir la división de Occidente, y por tanto, la estrategia principal en manos de la URSS para que la desmembración de Occidente ofrezca las vías de penetración necesarias que conduzcan a la implantación del socialismo soviético en el mundo occidental.

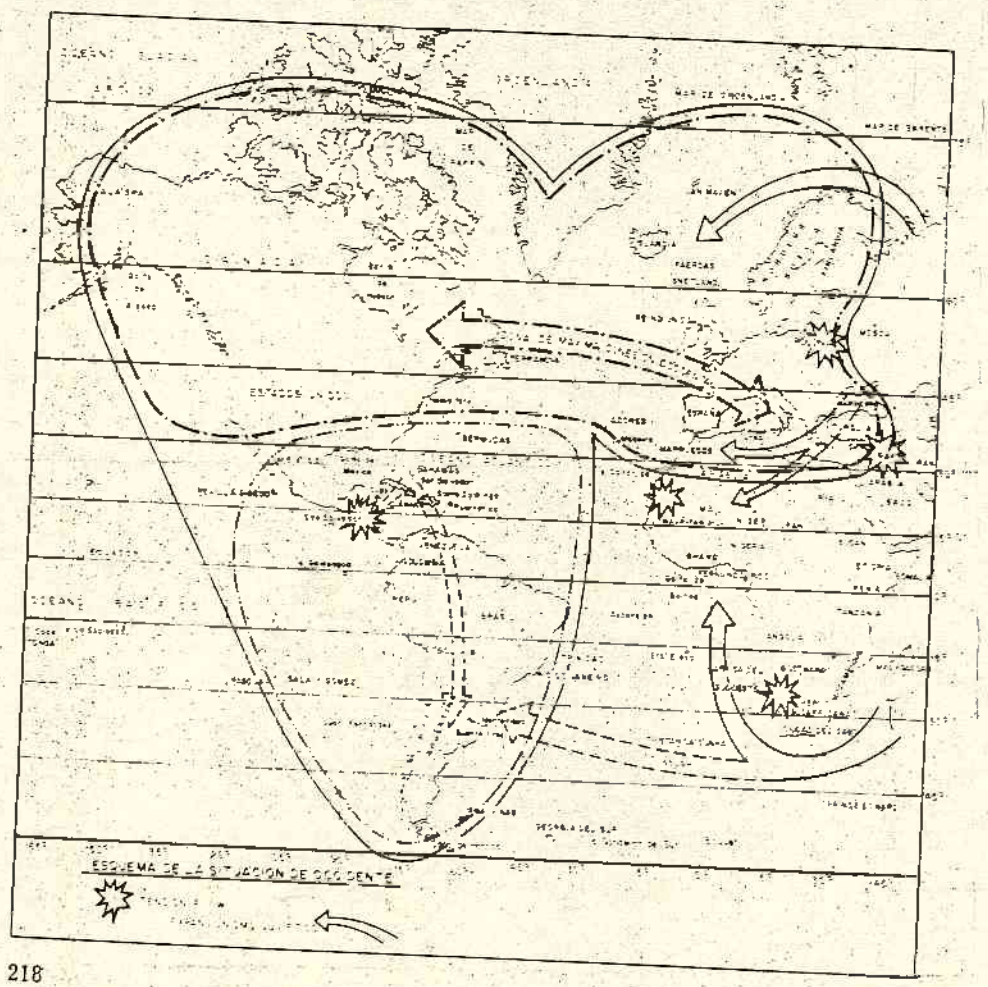
Ante esta situación nada halagüeña los occidentales hemos cometido errores y no hemos conseguido encontrar el camino de la concor-

día que lleve a la unificación tan deseada y tan necesaria para que Europa recupere la autoridad y peso específico que le corresponde.

En su lugar, parece ahondarse cada vez más el foso de la desidencia y el desacuerdo, demostrado palpablemente en los siguientes hechos recientes:

— El llamado "negocio del siglo", que vincula a determinados países europeos al gas soviético, ante la sorpresa y oposición de los Estados Unidos.

— Las zozobras creadas en el Mercado Común ante las imposiciones del Reino Unido y las oposiciones o dilaciones interesadas a la incorporación de nuevos miembros que podían vivificar esta organización supranacional.



— El progresivo debilitamiento del grado de confianza mutua entre Europa y los Estados Unidos, que al mismo tiempo o quizá por eso, hace dudar a los europeos de la voluntad de cooperación de EE. UU. en caso de ataque a Europa.

— La tendencia del europeo, o por mejor decir de la opinión pública europea, que se hace sentir en manifestaciones multitudinarias a la neutralidad y al pacifismo, cuestión que indudablemente cuenta en las decisiones y actitudes de los gobiernos respectivos.

— La reciente represión en Polonia, que es la respuesta más clara a la crisis de Occidente y que retrasa nuevamente la búsqueda de soluciones acertadas y viables para el sufrido pueblo polaco

El conflicto de las Malvinas ha venido a sumar una nueva circunstancia, una baza servida a la URSS para su explotación inmediata, una nueva justificación de sus acciones de expansionismo y una prueba para el estupor de los europeos y americanos que ya parecen no entender nada de lo que está ocurriendo en el mundo. Es indudable que este proceso puede ocasionar la división del mundo occidental en dos nuevas facciones de las que una de ellas estará a merced del coloso ruso, y por ello mismo se acentuará la debilidad de la otra, de Europa, que se sentirá aislada en un momento en el que a pesar del esfuerzo realizado se está aún lejos de poseer la fortaleza para oponer una resistencia proporcionada a las apetencias soviéticas.

Si los soviéticos consiguen extender su influencia a través de Sudamérica, la separación estaría consumada y con ello Europa tendría su retaguardia amenazada y los Estados Unidos gozarían de menores posibilidades de acceso y auxilio a Europa.

La decepción argentina ante la certeza de una situación desfavorable para los intereses y la decantación de las posturas europeas y norteamericanas ante el conflicto, puede impulsarla, y de hecho ya existe algún indicio, a reclamar la ayuda militar soviética, proporcionando su intervención y la internacionalización del conflicto; cuestión esta de extrema gravedad porque para la Unión Soviética pudiera suponer una oportunidad no repetible a la vista de las debilidades económicas, sociales y también políticas que ya han tomado cuerpo en el amplio ámbito bajo su control y supervisión. Si se confirmara esta posibilidad, afortunadamente lejana a causa principalmente de lo excéntrico de la zona del conflicto y la lejanía de las bases y del despliegue soviético, estaríamos en los aledaños de una crisis mundial, o como decía antes, y esto sería probable, se crearía una zona permanente de crisis y una causa justificante para modificar o ampliar el despliegue soviético inficionando más y más a Occidente.

*

Pero existe otra vertiente del problema que conviene tratar, aunque sea someramente. Me refiero a la evidente demostración de fuerza de que ha dado prueba Inglaterra y al significado, uno de los significados, que ha querido darse a esta circunstancia y al inequívoco respaldo de Europa y Estados Unidos a la causa inglesa.

Evidentemente Inglaterra ha hecho gala de una determinación política y de una preparación y alistamiento naval realmente encomiables, e inmediatamente es necesario decir que Argentina no le ha ido a la zaga.

Pero de cara a la confrontación Este-Oeste no cabe duda que este magnífico esfuerzo naval inglés, alistando una considerable flota en tiempo mínimo, efectuando un bloqueo naval en una zona marítima alejada 8.000 millas de las islas británicas, y con una cadena logística problemática y deficiente, soportando un grado de pérdidas verdaderamente alarmante y descorazonador, lanzando una invasión con su Infantería de Marina en condiciones auténticamente difíciles, con un ritmo ofensivo realmente vivo, y en fin, manteniendo el esfuerzo a pesar de las adversas condiciones, incluidas las meteorológicas, supone una afirmación clara del poderío naval inglés de importancia indiscutible para la seguridad europea en el marco de la OTAN.

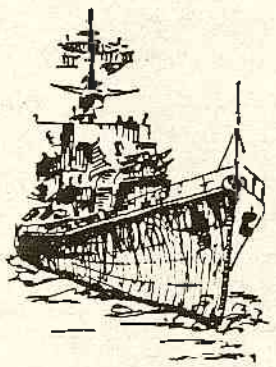
Y esta evidencia, unida a la necesidad de hacer patente que la Organización Atlántica es un bloque unido, homogéneo y donde se mantiene la misma determinación demostrada por ingleses para oponerse a cualquier intento soviético de agresión, es el justificante a la declarada e indubitable solidaridad europea. Salvador de Madariaga aduce que "el único riesgo de guerra procede de la debilidad de Occidente", y ateniéndose a esta afirmación, Europa y Estados Unidos, la OTAN, han evidenciado una solidez que hará reflexionar a su oponente sobre la viabilidad no sólo de aventurarse a lanzar una acción ofensiva, sino incluso a aumentar su presión sobre Europa y su zona de influencia.

La incorporación de España a la OTAN, oportuna incorporación, contribuye en gran medida a incrementar la sensación de la voluntad europea hacia la integración y la máxima solidaridad supranacional, cuestión vital para Europa y sobre la que se han pronunciado recientemente diversas personalidades, entre las que ha tenido especial resonancia las declaraciones de nuestro rey en Aquisgrán. La reacción soviética referida nuevamente al inoportuno e improcedente memorándum dirigido a España el pasado año, en términos igualmente amenazadores, y la circunstancia de que España es hoy por hoy la nación europea mejor situada, con mayor ascendiente sobre los países hispanoamericanos y por tanto la que puede intervenir en pro de una mayor integración y acercamiento de los mismos a la causa europea, son síntomas esperanzadores de un fortalecimiento de Occidente y su causa ante las presiones de la Unión Soviética.

Es absolutamente diáfano, y los hechos y no las declaraciones ma-

chaconas así lo demuestran, que en la OTAN predomina sobre cualquier otra consideración la idea de defensa ante una posible agresión. Pero de tanta evidencia como la anterior afirmación es que la URSS o Pacto de Varsovia se inclina más por la ofensa, la penetración, el envolvimiento, la ingerencia, etc. Los hechos acontecidos en la misma Europa confirman claramente este aserto, a pesar de las declaraciones en pro de la paz y de la distensión, que no constituyen sino meras excusas para intentar disuadir a Occidente de todo esfuerzo mancomunado, militar o político, para garantizar su seguridad.

Como puede apreciarse, las consideraciones anteriores discurren por senderos contradictorios derivados del diferente enfoque de las ideas expuestas. Existen factores negativos para la integridad y cohesión de Occidente y quizá de la misma Europa, y de hecho la crisis de las Malvinas, a corto plazo, es un factor interno de desequilibrio y debilidad; pero también significa, junto con otros acontecimientos simultáneos, un factor de fuerza importante de cara a las relaciones Este-Oeste. Si se consigue evitar la tendencia a la persistencia innecesaria de posturas o actitudes negativas y desfavorables a la causa común, y se vuelve la vista al continente americano, con ánimo de reconstruir la integridad occidental y a la vez se mantiene y acrecenta la actitud solidaria de que ha dado pruebas Europa, se está en el camino de explotar al máximo los factores de fuerza a que antes se ha aludido.



C58/1D

13

C58/1D

LA ACTUACION DE LOS SUBMARINOS EN LAS MALVINAS, Y CONSECUENCIAS DEL CONFLICTO

EN los dos meses y medio que dura el conflicto de las Malvinas, los submarinos de uno y otro bando han intervenido únicamente en tres acciones de guerra.

Todos nos hemos hecho preguntas del estilo: ¿Qué hacen los submarinos? ¿Dónde están? ¿Por qué no atacan?

Sin datos y sin información, aventurar una respuesta a cualquiera de esas cuestiones es de una gran pedantería, lo que sí podemos hacer es estudiar los condicionamientos de utilización, describir las acciones en las que han intervenido y esbozar la utilidad de los submarinos en el conflicto.

Submarinos participantes.

Los argentinos comenzaron el conflicto con cuatro submarinos, dos del tipo 209 alemán, entregados en 1974, y dos tipo *Guppy*, americanos, que debemos suponer con grandes limitaciones inherentes a su edad.

Los británicos poseen, dejando a un lado los submarinos nucleares balísticos, seis submarinos nucleares de ataque tipo *Swiftsure*, dos tipo *Valiant*, tres *Churchill* y el veterano *Dreadnought;* asimismo, tienen dieciséis submarinos diesel entre los *Oberon* y *Porpoise*.

Condicionamientos.

Utilización de los submarinos británicos. Se puede presumir que la distancia entre las islas y la zona de conflicto impide la utilización de los submarinos convencionales. Poseen cincuenta días de autonomía y hay 8.000 millas de distancia; en el tránsito emplearían veintisiete días de ida y otros tantos de vuelta, y eso haciéndolo en superficie. Esta condicionante deja de ser verdadera en cuanto se efectúe un reaprovisionamiento en la Georgia del Sur o directamente de un buque en mar abierta.

Desechando los convencionales, los británicos todavía cuentan con once submarinos nucleares de ataque, de los que podemos considerar operativos seis o siete al comienzo del conflicto.

Los tránsitos de estos buques serían de unos dieciséis días a 20 nudos en inmersión, y su capacidad de víveres de alrededor de sesenta días, por lo que en zona podrían estar un poco menos de un mes. Con esas premisas podemos considerar que en zona pueden estar dos o tres submarinos de ataque a lo sumo, y esto suponiendo que los británicos descuidasen totalmente su participación antisubmarina en la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

Los argentinos pudieron utilizar libremente sus submarinos, haciéndoles llegar a ocupar posiciones en superficie, etc., hasta la llegada de la Marina inglesa, que se produjo el 24 ó 25 de abril. A partir de ese momento los tránsitos comenzaron a hacerse con oposición, oposición que fue aumentando progresivamente, sobre todo a partir de la utilización de aviones *Nimrod* con reaprovisionamiento en vuelo.

Antes de la llegada de los buques de superficie de la Marina británica llegaron los submarinos de ataque; pero no consideró la posibilidad de un ataque antisubmarino por su parte (antes del ataque a las Georgias) porque dado el tipo de conflicto, en ese momento era simplemente *crisis*, la destrucción *secreta* de un submarino argentino no reportaría ninguna ventaja política a Gran Bretaña.

Las distancias del continente a las Malvinas, unas 400 millas, hacen que con velocidades de avance de cinco o seis nudos, tránsitos de cuatro días, los tiempos de permanencia en zona sean de veintidós días para los 209 y treinta y siete para los *Guppy*.

Si las autoridades argentinas establecieron algún tipo de prioridad de blancos, se debieron inclinar hacia los buques logísticos. Estos permanecían siempre más alejados para quedar por fuera del alcance de la aviación; elegirlos a ellos era alejar la zona de patrulla de los submarinos, la disminución de la permanencia en ella y, a la larga, una minimización de los resultados.

Las acciones.

Mientras intentaba desembarcar una sección de Infantería de Marina en las Georgias del Sur, el día 25 de abril, el *Santa Fe*, submarino argentino tipo *Guppy*, fue descubierto y atacado por helicópteros británicos. Gravemente dañado, su dotación lo varó, inutilizó y abandonó, siendo capturado por las fuerzas británicas en la bahía de Grytuiken, cuando tomaron las Georgias.

La acción del submarino en superficie, parado, de día y en aguas en las que ya se había detectado la presencia enemiga, no es nada ortodoxa; pero sin juzgar su actuación, parece más un cálculo erróneo del servicio de Inteligencia argentino que del manejo táctico del submarino.

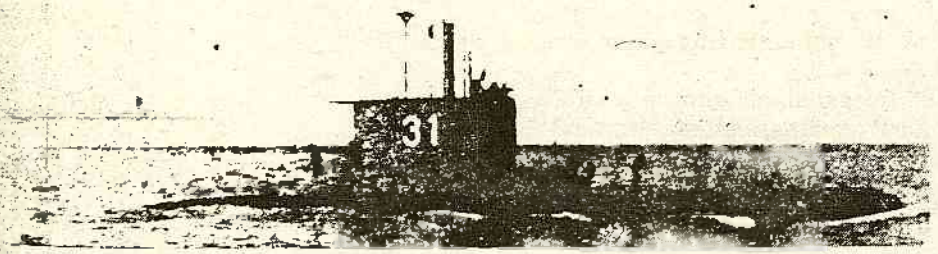
El 3 de mayo un submarino británico torpedea y hunde al crucero *General Belgrano*, en situación 5524S-6132W, fuera de la zona de exclusión. Esta zona fue fijada el día 7 de abril por el gobierno británico en 200 millas alrededor de las Malvinas contra los buques argentinos, y nuevamente refrendada el 29, cuando se advirtió que serían hundidos los buques que por ella navegasen, fuere cual fuere su nacionalidad.

El crucero iba protegido por dos escoltas, y en ningún informe consta que éstos detectasen la presencia del submarino, ni antes ni después del ataque.

Sin entrar en la moralidad del ataque, fuera de la zona de exclusión y sin declaración de guerra, el ataque demostró la capacidad de las comunicaciones de los submarinos con sus mandos en la Gran Bretaña, cuyo gobierno tuvo que autorizar el ataque después de que el submarino identificase y siguiese al crucero.

El 23 ó 24 de mayo, uno de los submarinos 209 argentinos atacó, en las proximidades de la entrada norte del estrecho de San Carlos, entre las dos Malvinas, a buques de la Marina inglesa cuando se dedicaban a reforzar la cabeza de playa con nuevos desembarcos. El ataque falla y es detectado, atacado y acosado por unidades antisubmarinas; finalmente, y después de tres días, consigue eludir la persecución y escapa.

El día 5 de mayo informadores de prensa británicos hablaron de un torpedeamiento fallido al *Invincible* por submarinos argentinos. Esto no fue confirmado por nadie y sólo prueba la psicosis que el hundimiento del *General Belgrano* había producido.



Submarino argentino *Salta*.

Otra acción que sí puede tener alguna relación con los submarinos es la siguiente: El día 9 de mayo se produce un cambio importante en la actuación de la Marina inglesa; los bombardeos sobre las islas, que desde el día 1 eran exclusivamente aéreos, empiezan a ser también navales, y a partir de esa fecha y hasta el desembarco, el día 20 de mayo, casi todas las noches la flota británica bombardeaba las posiciones argentinas en las islas.

Este cambio de actitud debió tener algún motivo oculto y descubierto por la Inteligencia británica, la falta de artillería de costa ar-

gentina en las islas y la no disponibilidad de los submarinos enemigos debieron tener su importancia en esta decisión que comprometía mucho la seguridad de la Marina británica, para conseguir muy pobres resultados. (Todos los observadores coinciden en la poca capacidad que para el bombardeo tienen los buques ingleses enviados al conflicto.)

Utilidad.

¿Y para estas pocas acciones es para lo que han servido los submarinos en el conflicto? No únicamente para esto; los submarinos "estaban" y por el mero hecho de "estar" han hecho muchísimo.

Por "estar" los submarinos británicos, y después de haber demostrado la decisión de su gobierno de utilizarlos, los buques argentinos quedaron bloqueados en los puertos del continente y su utilización negada, el *25 de Mayo* controlado y la capacidad aérea argentina disminuida enormemente.

Por "estar" los submarinos argentinos, los británicos tuvieron que utilizar grandes medios antisubmarinos que mermaron su capacidad total. Aviones *Nimrod* desde Ascensión, los helicópteros *Sea-King* y los *Lynx*, etc.

El alejamiento y protección de los buques logísticos restó escoltas a la fuerza de ataque, y con ellos capacidad de defensa aérea y capacidad de fuego, y ya conocemos los resultados que esa merma ha provocado ante los ataques de la Aviación argentina.

El hecho de "existir" una fuerza, actúa sobre el enemigo condicionando su comportamiento, y este modo de actuar forzado puede ser utilizado en beneficio propio.

Cuando escribo esto, las fuerzas argentinas en las Malvinas se acaban de rendir y Margaret Thatcher se ha pronunciado sobre el futuro de las Malvinas, habla de mantener una fuerza de 3.000 hombres, varios buques y aviones y dos submarinos de ataque. ¿Para qué los submarinos? Sabe perfectamente, y la experiencia del conflicto lo ha demostrado, que dos submarinos nucleares de ataque son capaces de retener junto al continente a la Armada argentina, y sin ella la posibilidad de un nuevo ataque al archipiélago no existe.

De este conflicto se sacarán muchas enseñanzas militares y políticas, y servirá para producir cambios importantes en tácticas y estrategias, pero la primera y fácil conclusión es que un submarino atómico de ataque puede neutralizar con su mera existencia la Marina entera de un país de tipo medio.

Consecuencias generales del conflicto.

Veamos ahora, someramente, las consecuencias generales que se derivan de este conflicto.

El resultado de las confrontaciones tendrá graves, y posiblemente gravísimas, consecuencias económicas y políticas, tanto por las naciones implicadas como para las de su entorno, llegando incluso a modificar el equilibrio entre bloques.

En el plano doméstico debe servirnos de reactivo para:

— Estudiar los problemas que se han mostrado durante el enfrentamiento.
— Llegar a soluciones teóricas, ejercitar los resultados y volver a conseguir nuevas soluciones más acertadas.
— Crear doctrina, tomar decisiones sobre materiales e incluso sobre prioridades presupuestarias.

Una relación de los problemas planteados y que merecen nuestro interés y estudio podría ser:

— Estratégicos y tácticos:

- Mantenimiento del principio de fijación de fuerzas y actuación estratégica de las unidades navales por el mero hecho de existir.
- Influencia en la estrategia naval y en las tácticas de la *Descubierta* con satélites artificiales.
- Influencia de los submarinos de ataque en fijación y bloqueo de una fuerza naval.
- Condiciones de utilización y posibilidades operativas de los submarinos convencionales contra dispositivos navales, que por sus misiones tienen una movilidad errática.
- Consideraciones sobre un número mínimo de submarinos para una actuación efectiva ante las condiciones del punto anterior.
- Conveniencia de aumentar las plataformas para aeronaves disponibles en los buques de guerra, para aumentar las plataformas alternativas en los grupos de combate.

— Logísticos. Necesidad de aumentar rápidamentte el número de buques disponibles:

- Transformación de portacontenedores en portaeronaves.
- Transformación de correos y transbordadores en transportes de tropas:

  Refuerzos en la superestructura.
  Instalación de plataformas de vuelo.
  Equipos radio normalizados.

Embarque de personal de la Armada.
Elección de lugares para realizar la transformación y plaz de ejecución.

- Transformación de petroleros y aljibes en petroleros-aljibe de flota, consecución de una normalización nacional de con bustibles, mangueras, etc.

— Necesidad de adecuar las armas:

- Necesidad de sistemas de armas capaces de neutralizar un ata que aéreo múltiple. Integración de los sistemas de una fuerza
- Necesidad de sistemas de armas útiles contra misiles de gra velocidad y vuelo rasante.
- Posibilidad de adecuación de las armas de las aeronave *V-STOL* para conseguir su utilización como interceptador.

— Adecuación de las comunicaciones:

- Adecuación de los sistemas de C^3 para período de crisis.
- Aumento de posibilidades de comunicaciones con submarinos.

— Mejora de la seguridad interior de los buques:

- Utilización de materiales de construcción de superestructuras más resistentes al fuego.
- Sistemas automáticos de contraincendios, enfriadores instantáneos, posibilidad del uso preventivo de la "ducha antiatómica", aumentando su capacidad.
- Adecuación del vestuario para conseguir la máxima protección antillama.

— De personal:

- Posibilidad de transformación de pilotos de aeronaves del Ejército de Tierra y de Aviación en pilotos navales. Adecuando de ese modo a los pilotos de helicópteros para tomar en buques y a los pilotos de aviones para ser utilizados como CAP y como interceptadores navales.

Del mismo modo, la experiencia de la crisis debe servir para crear o modificar una serie de normas de actuación general.

— Fijar normas generales de actuación nacional ante un período de crisis.

— Concreción y puesta al día de una doctrina "política" de utilización escalonada de la fuerza en períodos de crisis.
— Fijar las crisis en que se puede encontrar inmersa España y determinar una línea de acción ante cada una de ellas.
— Control militar de la Marina Mercante, para obtener y mantener los datos de los buques en cuanto a sus capacidades y disponibilidades.
— Ley general de requisas militares en épocas de crisis.
— Programas de embarque de grandes unidades del Ejército de Tierra.
— Programas de embarque y traslado urgente de las unidades de los tercios de Infantería de Marina en buques de guerra de las Zonas Marítimas donde estén enclavados.
— Programación de ejercicios que permitan poner en función las doctrinas creadas y expurgarlas de sus fallos.

Conclusiones.

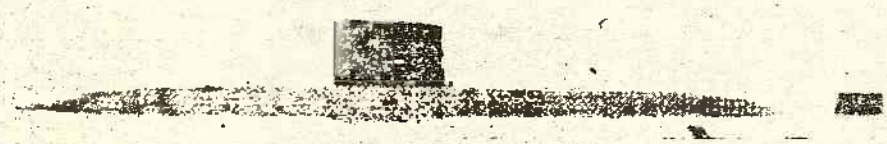
En la obra de Mahan hay una idea a la que le da una gran importancia:

Hay que definir los objetivos nacionales y éstos, una vez cuidadosamente estudiados y definidos, deben servir para orientar hacia ellos el esfuerzo general del país.

La falta de presupuesto y las necesidades financieras derivadas de los cuantiosos gastos necesarios para la modernización de los submarinos balísticos británicos hicieron necesario tomar una decisión:

— Mantener una moderna flota de submarinos lanzadores de misiles como fuerza de disuasión reduciendo el resto de la Armada. (Renunciar a una "disuasión" propia y mantener o aumentar la Marina de guerra convencional.)

Se tomó la primera solución y se fijó un plan de bajas, desguaces, ventas al extranjero, anulación de contratos, etc.



Submarino británico *Superb*.

Afortunadamente para el Reino Unido, el plan no había sido completado cuando comenzó el conflicto y pudo contar con numerosas unidades que unos meses después no hubiesen estado en las listas oficiales de buques de la Marina británica.

Podemos deducir de la elección de la primera solución que una confrontación "clásica" en un escenario lejano no estaba incluida entre los medios destinados a la consecución de los objetivos nacionales del Gobierno de Gran Bretaña. La ausencia de ese objetivo desvió el esfuerzo financiero hacia los *Trident II*, lo que hizo peligrar la capacidad de respuesta de la Marina inglesa.

Durante todo el conflicto, y mucho más tarde desde la rendición de las fuerzas argentinas en las Malvinas, las autoridades navales, e incluso una parte de los políticos de la Cámara de los Comunes, han clamado para evitar ventas y desguaces; pero este clamor será infructuoso si antes no se definen unos objetivos que hagan necesario los buques, esos buques que ahora se pretenden suprimir para ahorrar.

Podemos leer la sentencia de Mahan, sobre la definición de objetivos, de una manera más pragmática aplicándola a lo sucedido a Gran Bretaña:

La nación debe definir qué quiere conseguir, conservar o defender; esto, una vez cuidadosamente estudiado, creará una política de defensa y ella mostrará las necesidades hacia las que se orientará el esfuerzo general del país.

En castellano viejo: El que se equivoca a la hora de asignar presupuestos, por haber equivocado los objetivos, puede encontrarse con armas extraordinarias, totalmente inadecuadas para el caso concreto que quedó sin definir como objetivo nacional.

Mahan, en su obra *The influence of sea power upon history*, define el poder naval como *La facultad, por un país, de utilizar las vías marítimas de acuerdo con los fines de la política nacional.*

Gran Bretaña ha vencido en las Malvinas porque ha contado con el poder naval, que, de acuerdo con la definición de Mahan, *le ha permitido utilizar las vías marítimas en su beneficio para la consecución de sus fines.*

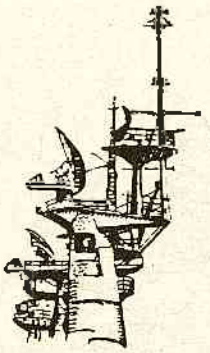
A pesar de la distancia, la Meteorología y la Geografía, la Marina británica consiguió, a su llegada a la zona el 25 ó 26 de abril, el dominio del mar, y lo que es más importante, lo ejerció sin ninguna duda a partir del hundimiento del *General Belgrano*.

La flota argentina, relegada a sus puertos por la presencia de los submarinos atómicos, dejó incluso de ser una *flota en potencia*, tal y como fue definida por el almirante Torrington, pues no exigió, para su vigilancia, una flota más numerosa y potente, sino únicamente uno o dos submarinos nucleares de ataque.

La Aviación argentina produjo serias pérdidas a la Marina británica, pero no consiguió mermar el dominio del mar. Primero, porque para conseguir la Aviación argentina el dominio del mar hubiera tenido que hacer prohibitiva la permanencia de los buques de la Marina inglesa en la zona, lo que no consiguió a pesar de sus valientes ataques.

Segundo, la Aviación, actuando desde bases tan lejanas, sólo podía atacar y permanecer unos minutos en la zona, por lo que, aunque hubiese conseguido prohibir la navegación enemiga durante sus ataques, el resto del tiempo, sobre todo las largas horas de la noche austral hubieran sido de dominio británico. Con ese criterio debió planearse la complicada operación de desembarco nocturno en San Carlos, que dio cinco o seis horas de "tranquilidad" a la Marina inglesa antes del primer ataque aéreo argentino.

Santiago MARTINEZ DE LEJARZA
Y ESPARDUCER



9

C5 /1E

VA

C58/1E

EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS A LA LUZ DEL DÈRECHO INTERNACIONAL VIGENTE

José Luis DE AZCARRAGA,
Catedrático de Derecho Internacional.

Por razones de espacio, ofrecemos a continuación una síntesis del estudio, más extenso, que bajo idéntico título ha redactado el mismo autor, y en el que se analiza el problema de las Malvinas a través de una óptica geográfica, histórica y jurídica.

Se omite en este resumen, obviamente, aquellos aspectos relativos a las fuerzas ofensivas y defensivas de las dos partes en el conflicto: Argentina y el Reino Unido, así como los datos sobre resultados finales y especulaciones futuribles, juicios de valor o decantaciones subjetivas.

Introducción.

EL día 2 de abril del presente año de 1982, este mundo atormentado en que vivimos se sorprendió, pese a todo, con la noticia de que Argentina había desembarcado múltiples comandos armados en Port Stanley (en la nomenclatura inglesa y Puerto Argentino, como inmediatamente se le bautizó) que era la capital del archipiélago de las Malvinas (Falklands Islands en la terminología británica). Inmediatamente pensé que acaso podría ser de algún interés la redacción de un estudio sobre el tema, desde la óptica del Derecho Internacional, en sus diversas etapas y que podría intitularse, bien con la rúbrica que antecede "conflicto", bien con la de "incidentes", o la "crisis" y, en definitiva, —¡bien lo temía!— con la de "guerra", pues no era difícil suponer que el "conflicto", "incidentes" o "crisis" degenerase en una "guerra" de imprevisibles alcance e implicaciones. Y escribo todas estas consideraciones preliminares cuando a los dos meses de iniciarse el desembarco argentino, y después de fracasar una mediación previa del secretario de Estado norteamericano, Haig, y en trance de malograrse unas negociaciones, en el ámbito de las Naciones Unidas y con el ofrecimiento de otras individuales, que lamentablemente acaso no culminen en algo esperanzador o positivo, las fuerzas aeronavales y terrestres del Reino

Unido: desplazadas desde Port Month hasta el Atlántico Sur, lanzaron ataques abiertos sobre las Malvinas, lo que equivale, sin decirlo y sin declararla oficialmente, a una guerra entre Argentina e Inglaterra, sin más ni más.

Toponimia.

Es evidente que una "res nullius", esto es, "una cosa de nadie", pero que en un momento dado puede ser de alguien, para identificarla se hace preciso bautizarla. Las islas que ahora se llaman Malvinas o Falkland tienen diversas denominaciones a lo largo de los tiempos desde el siglo XVI, época áurea de los descubrimientos en el área del Nuevo Mundo y tierras de los mares adyacentes. La toponimia es muy variada y cronológicamente en la cartografía al uso aparece en primer lugar, el nombre de las Islas Nuevas o Islas Magallánicas, como se denominaban con nombre general a todas las tierras del extremo meridional del continente americano, y no porque las hubiera descubierto Hernando de Magallanes, ya que esta tesis, aun siendo "chauvinista" y muy repetida por autores argentinos, que se apoyan en la herencia recibida de los españoles, no parece cierta, tal como ha demostrado en su monumental obra "La cuestión de las Malvinas", el doctor Manuel Hidalgo Nieto (Madrid, 1947, páginas 93 a 99), que descarta la posibilidad del descubrimiento de las Malvinas, tanto por Américo Vespucio (1501-1502) al servicio de Portugal, como por Hernando de Magallanes (1519-1520) al servicio de España, porque las relaciones de sus viajes, donde sus autores, el propio Vespucio Pigafetta o Francisco Albo, contramaestre de la *Trinidad* en el viaje magallánico, mencionan, eso sí, cuidadosamente, latitudes, declinaciones, altura del Sol, profundidades de la sonda, pero no son muy precisos en las tierras que avistaban, que por ser ignotas hasta aquel momento, no permitirían identificación fácil en el futuro.

Resulta presumible, sin embargo, que los navegantes españoles que desde finales del siglo XV surcaban aquellos parajes, fuesen los primeros que avistasen tales islas que en algún mapa de la centuria posterior aparecen con el nombre de *Sansón* y en diversas narraciones de viajes de aquella época.

Las afirmaciones inglesas de la prioridad del descubrimiento de las Malvinas también han merecido una crítica adversa por parte de historiadores, y, así las especulaciones que derivan de los viajes "a los mares del Sur" a finales del siglo XVI, por dos célebres piratas (aunque luego tomasen la calificación algo más jurídica de corsarios) Thomas Cavendish y Richard Hawkins.

Tampoco nos sirve para la primacía del descubrimiento inglés la expedición de Richard Hawkins, a bordo del *Dainty*, en 1594. Su relato de "una tierra desconocida, de la cual ninguna carta hacía mención", está lleno de rasgos extrañamente contradictorios, como sigue indican-

do, con indudable crítica honesta, el citado Hidalgo Nieto (op. cit., páginas 104 y 105), y a la que en homenaje a su Reina Isabel —la "Maiden Queen"— bautizó como "*Hawkins Maiden-Land* en perpetua memoria de su castidad y recuerdo de mis esfuerzos...".

En realidad ningún historiador serio sostiene el descubrimiento de las Malvinas por Hawkins, y es significativo que en los planisferios ingleses de la época (hasta 1628) no aparezca ninguna isla del archipiélago malvino.

En este recorrido que estamos haciendo, para precisar el descubrimiento de las Malvinas y sus variantes toponímicas, debemos hacer un pequeño alto para describir la aportación holandesa sobre el asunto que también señalan cuantos escritores han abordado el tema. Se trata, pues, ahora, de la Armada expedicionaria que en 1598 salió del puerto de Gorée al mando de Jacob Mabú, quien a bordo del *Hoope*, tenía por misión saquear las colonias españolas en América del Sur, especialmente en las costas del Pacífico, mientras el *Geloof*, al mando de Sebald de Weert. el 22 de enero de 1600. avistó tres pequeñas islas desconocidas en las que no pudo desembarcar por haber perdido los botes en el estrecho magallánico. pero que las consignó en su diario de navegación y las bautizó con su nombre, islas de *Sebald de Weert*, con sus variantes de *Sebalds, Sebaldes, Sebaldinas, Sebalges*, y que, posteriormente por algunos geógrafos, iban a ser confundidas con las Malvinas, pero, en realidad, las *Sebaldinas*, son tres, más pequeñas, y están situadas en la moderna cartografía al N. W. de las propias Malvinas, aunque pertenecientes a su archipiélago.

Así, pues, el archipiélago del Atlántico Sur, que, en estos días está alcanzando tan grande y triste actualidad, pudo ser avistado por muchos navegantes, incluso desembarcando en determinados puntos de sus costas, pero, desde luego, no puede decirse que hubiera sido ocupado y establecido en él la soberanía territorial. Unicamente el inglés John Strong, con el *Welfare*, en 1690, fue el que tocó tierra en ellas, para cazar pingüinos y focas (lobos marinos) y descubrió el estrecho que separa las dos islas principales —Malvina del W. y Malvina del E.—, y la bautizó con el título que tenía su protector, Sir Lucius Cary, *Lord Falkland*, muerto en el combate de Newbury, en 1643), pero adviértase que bautizó tan sólo el estrecho (que en la toponimia española se llama San Carlos) y no el archipiélago, y que el nombre se extendió después, a una isla, a una playa, y por fin al conjunto de mares e islas.

Y llegamos ya a los años en que comienza el siglo XVIII... Es entonces cuando los intrépidos navegantes franceses de Saint-Malo, en la costa atlántica, no sólo se preocupan de la pesca, sino que inician la conquista de rutas comerciales inéditas, en atrevidos viajes a "los mares del Sur", tocando después en las islas que precisamente por el lugar de origen de tan esforzados navegantes se denominarían *Malouines* o *Malvinas*, en español. Pero la verdadera colonización del archipiélago la emprende Louis Antonio de Bougainville. "hombre de vida brillante y

varia, secretario de embajada en Londres, edecán de Choiseul (ministro de Marina de Luis XV de Francia), "rico, distinguido y de noble familia, caballero de San Luis, capitán de fragata y coronel de Infantería. Su vida —ochenta y cinco años al servicio ferviente de su patria— es una larga novela aventurera, llena de múltiples ejemplos aleccionadores.".

La expedición, al mando de Bougainville —goleta *L'Aigle* y corbeta *Sphinx*—, partió de Saint-Malo el 15 de septiembre de 1763, llegando a las Sebaldes, al extremo NW de las Malvinas, el 31 de enero de 1764, fondeando el 2 de febrero siguiente en la que se llamó *Bahía Francesa* (llamada después por los ingleses *Berkeley Sound* y por los españoles y argentinos *Puerto Anunciación*) en la isla Soledad o Malvina del Este, y erigiendo un pequeño fuerte y una colonia en dicho Puerto Anunciación, que se denominó *Port Louis* en honor de Su Majestad Cristianísima Luis XV de Francia, en cuyo nombre tomó posesión de las islas, levantando un pequeño obelisco, en el que junto al rostro, en efigie, de dicho monarca se grabó una dedicatoria con el lema "Tibiserviat ultima Thulé", y fecha 2 de febrero de 1764, las coordenadas geográficas y los nombres del jefe de expedición (¡que ya para entonces había ascendido a capitán de navío!) y demás acompañantes.

Bougainville regresó a Francia para ofrecer un fiel relato de su expedición, pero hizo a las Malvinas dos viajes más en 1765 y 1766, consolidando el establecimiento y subsiguiente colonización

Un año después el comodoro inglés Byron (abuelo del célebre poeta), al mando de la fragata *Dolphin*, viajó a las Malvinas, desembarcando en el *Port de la Croisade* de los franceses, que él denominó *Port Egmont*, y tomó posesión simbólica del archipiélago en nombre de Su Majestad británica Jorge III, pero no fundó colonia alguna ni dejó tampoco habitantes. Tal puerto se encontraba en la isla que los españoles denominaron Trinidad y los ingleses Saunders, en la Gran Malvina (Malvina del Oeste). Fue en 1766, cuando en puerto Egmont se estableció una pequeña estación naval, bajo el mando del capitán John Mac Bride, comandante de la fragata de guerra *Jason*.

Hasta aquí el recorrido histórico-toponímico de las expediciones a las Malvinas, que tantas especulaciones han brindado a los autores que desean encontrar la primacía del descubrimiento. Pasemos ahora a considerar los razonamientos jurídicos en que pudieran apoyarse las demandas de soberanía territorial.

Los argumentos jurídicos.

Los iurisinternacionalistas, con el viejo precedente doctrinal del derecho privado romano, estudian los diferentes modos de establecer unas determinadas competencias territoriales que equivalen a las múltiples maneras de adquirir un dominio o de implantar una soberanía, es decir, ese conjunto de poderes jurídicos reconocidos a un Estado para posi-

bilitar el ejercicio de un espacio determinado, de las funciones que le sean propias, es decir, "para que realicen actos destinados a producir efectos jurídicos (actos legislativos, administrativos y jurisdiccionales)".

En el supuesto de las Malvinas, la tesis del descubrimiento esgrimida por unos y otros puede ser interesante, pero a los ojos de los españoles, de cuya legitimidad de origen van a derivarse los títulos argentinos, es irrelevante, ya que los derechos de España arrancan de una atribución pontificia anterior y superior al descubrimiento. Me refiero a la famosísima Bula *Inter coetera divini majestati beneplacito* del Papa Alejandro VI, dada en Roma a 3 de mayo de 1493, por la que se otorgaba a los Reyes Católicos y a sus sucesores todo lo que se conquistase en las Indias, no estando ocupado por otros, trazando sobre el Mar Tenebroso, de polo a polo, una línea de demarcación, a 100 leguas de Cabo Verde, atribuyendo a Portugal, en bloque, las tierras descubiertas o por descubrir el Este (Africa y Asia) y a España las del lado del Occidente (América y parte oriental del Pacífico). La interpretación de las bulas pontificias como concesivas de soberanía territorial, persistió en el siglo XVI, por el carácter de superior jerárquico que tenía el Romano Pontífice en el orden espiritual, respecto a los Estados católicos europeos como una consecuencia de la vocación universal de la Iglesia. Jurídicamente tales bulas pontificales eran atributivas, pero no confirmadoras de soberanía, que debería ser seguida de una ocupación real, aún con el subsiguiente establecimiento de una zona de influencia no sólo para la propagación de la fe católica, sino dotada de una verdadera competencia jurídica. Era lógico que los terceros Estados, singularmente Inglaterra, Francia y los Países Bajos, vieran con malos ojos tales bulas y aun arrostrando la sanción de una excomunión a quien no la respetase, la Reforma protestante terminó por contestar a la autoridad pontificia.

En realidad, el descubrimiento no ha sido, por sí solo, título suficiente para conferir la plena soberanía. Esta interpretación fue rechazada por Francisco de Vitoria y por Grocio.

Para perfeccionar la *ocupación*, subsiguiente al descubrimiento, se necesita una serie de requisitos o condicionamientos, arrancados del citado derecho romano, y, posteriormente, ya en el siglo XIX, del moderno derecho internacional positivo, y éstos son, por orden de prioridad, el que se trate de una *res nullius*, de un territorio de nadie, es decir, que no pertenezca todavía a ningún otro Estado, y que esa "cosa" o territorio se llegue a hacer una toma de posesión efectiva, elementos psicológico y real, el *animus* o intención de poseer, y el *corpus* o la materialización o corporeización de aquella voluntad, la *possessio in corpore*. Fácil será, es indudable, tener intención o ánimo de poseer; más difícil, sin embargo, realizar esa voluntad y, por otra parte, será necesario aportar el último elemento, el de la *publicitas*, la publicidad, por vía diplomática, en los tiempos modernos con sus fabulosos medios de difusión,

por si hubiera un tercer Estado que pudiera presentar alguna objeción que amparase su pretendido mejor derecho.

Con objeto de ultimar adecuadamente este apartado de los argumentos jurídicos, digamos que, no obstante, ese cómodo recurso de acudir al viejo derecho romano entraña la confusión de identificar la propiedad y la soberanía, la *propietas* y el *imperium*, nociones que se hallan separadas por irreductibles barreras, ya que la primera implica la función de efectuar actos materiales (uso, percepción de frutos, acondicionamiento, transformación, destrucción) y la segunda, la facultad de realizar actos jurídicos (ejercicio de las funciones estatales).

Aun admitiendo la tesis del descubrimiento de las Malvinas por los holandeses o por los ingleses, no tendría validez jurídica, porque sus expediciones no tenían como misión la de ocupar efectivamente tales islas, consecuencia del descubrimiento. La ocupación de Bougainville, en nombre del rey de Francia, si fue real y efectiva, aunque el establecimiento de una soberanía fuese precaria y se partiera del hecho indubitable de que en cada ocasión, las Malvinas estuviesen *deshabitadas*, que fuesen *nullius*, o sea, de nadie, o que si hubieran tenido algún señor, éste las hubiera derrelinquido o abandonado.

España reclamó ante Luis XV su mejor derecho sobre las Malvinas, y el ministro de Marina francés llamó a Bougainville, a discutir, en la Corte, con el embajador español. La tesis española era la de no renunciar a su derecho de soberanía sobre las Malvinas, aunque reconociese, de buen grado, que las expediciones de Bougainville y el asentamiento en las islas de los colonos franceses habían originado algún gasto que debería ser reembolsado. Como argumentos jurídicos, el Gobierno de Madrid alegaba, frente al de París, lo dispuesto en el Pacto de Familia, de 15 de agosto de 1761, en cuyo artículo 6.º se estipulaba que Francia y España se garantizaban mutuamente "todos los Estados, países, islas y plazas y toda suerte de posesiones, sea cual fuere su situación, sin reserva ni excepción". Y al propio tiempo aducía España, como otro fundamento jurídico a su demanda, el principio de la "contigüidad o proximidad" existente entre las costas patagónicas y fueguinas con el archipiélago malvino. La tesis francesa fue de total reconocimiento de los derechos españoles y de su reclamación, reafirmando así el argumento decisivo en el litigio, cual era el de la continuidad de la soberanía española; pese a aquél, las expediciones de Bougainville, iniciadas a su costa y aunque se hubiese invocado, al final, al rey cristianísimo Luis XV, en cuyo nombre se había formalizado el asentamiento; lo cierto fue que el 1 de abril de 1767, según refiere el propio Bougainville, se reconoció tal derecho de España sobre las Malvinas, y pese a que por "un principio de derecho político conocido de todo el mundo —como él mismo decía— no se debía reembolso alguno de gastos; nuestro tesorero extraordinario en París, el 14 de octubre de 1766, abonó a Bougainville la suma de 618.008 libras, a título de indemnización".

España designó a don Felipe Ruiz Puente, capitán de navío, como

primer gobernador de las islas Malvinas, bajo la dependencia del gobernador y capitán general de la provincia de Buenos Aires, don Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa.

Desde el día 2 de abril de 1767 en que España tomó solemne posesión de las Malvinas, hasta la fecha —9 de julio de 1816— en que el virreinato de Buenos Aires se declaró independiente, con el nombre de Provincias Unidas del Río de La Plata, nuestra Patria fue soberana de las Malvinas, aunque evidentemente pasó por muchos trances dolorosos y vivió un largo contencioso con Inglaterra, que tampoco vamos a recordar aquí, por las mismas consideraciones antes apuntadas, y que otro estudioso del tema malvinés, el doctor Octavio Gil Munilla, ha presentado todo el proceso de negociaciones diplomáticas entre España e Inglaterra, con claudicaciones y defecciones pasajeras hasta la culminación de la evacuación británica.

España, entre los años 1774 y 1811, ejerció su soberanía en las islas Malvinas, y sucesivamente fue nombrando gobernadores de las mismas, bajo la dependencia habitual de Buenos Aires, a Gil, Caraza, Figueras, Clairac, Elizalde, Sanguineto, Villegas y Martínez. En el indicado año de 1774, cuando los ingleses, tras denodados esfuerzos diplomáticos, abandonan Puerto Egmont, dejan, a modo de símbolo, una placa de plomo con la siguiente inscripción: "que sea conocido por todas las naciones que las Islas Falkland, con sus fuertes, almacenes, diques, obras, bahías y ensenadas de ellas dependientes, pertenecen por derecho y propiedad a su Muy Sagrada Majestad Jorge III. En prueba de la cual se coloca esta placa y los pabellones de S. M. desplegados y enarbolados, como una marca de posesión, por S. W. Clayton. Oficial comandante de las Islas Falkland, el 22 de mayo de 1774".

Parece paradójico e incongruente la declaración contenida en dicha placa: por un lado es signo evidente de que los evacuadores de Port Egmont no tienen un *animus dereliquendi*, por otro, declaran que la pertenencia sigue en manos de su soberano...

La tal placa fue retirada por los españoles al año siguiente, llevándola a Buenos Aires, donde la retomaron los ingleses y la remitieron a Londres, cuando la invasión de 1806.

Por último, aún no terminada la guerra de independencia argentina contra España, Argentina ocupó Puerto Soledad en la Malvina del Este y el comandante de la fragata *Heroína*, bajo pabellón argentino, David Jewitt, tomaba posesión de dicho puerto el 6 de noviembre de 1820, asumiendo el mando del archipiélago. Confirmada la independencia de Argentina —Provincias Unidas del Río de la Plata— de hecho y de derecho las islas Malvinas dejaban de pertenecer a la soberanía española y pasaban a las argentinas.

Los títulos argentinos.

Es lógico que de entrada afirmemos que al independizarse Argentina de España recibió de ésta los títulos que hasta entonces habían sido

invocados por nuestra Patria y entre los títulos recibidos se mencionan la donación hecha por la bula papal, del 4 de mayo de 1493; el Tratado de Tordesillas, del año siguiente, suscrito entre España y Portugal; el descubrimiento; la sucesión en los hechos de Francia, con la evacuación de Bougainville y el abandono inglés, e incluso se incorpora otro título convencional, el derivado del Tratado de "Nootka Sound" o de San Lorenzo el Real, firmado entre España e Inglaterra el 25 de octubre de 1790, por el que Inglaterra se comprometía a no hacer ningún establecimiento al sur de las costas ya ocupadas por España, lo que significaba que no podía hacer ninguna toma de posesión territorial en las Malvinas. A fuer de ser sincero, haciendo gala de una insuperable honestidad dialéctica, tendríamos que reconocer que el título de la donación pontificia —"el criticado testamento de Adán"— a los ojos de Inglaterra no puede esgrimirse por ingenuo e inaplicable, dada su adscripción a las ideas anglicanas; el Tratado de Tordesillas tampoco tendría validez porque Inglaterra no le había prestado su adhesión, si bien en él se fijaba una zona de influencia española, que comprendía las Malvinas, por supuesto, y que muchos Estados europeos la respetaron por lo menos en el escaso número que entonces componía la comunidad internacional. Los títulos derivados de las evacuaciones francesa e inglesa son, desde luego, relevantes y también el del Tratado de "Nootka Sound".

Los títulos formados a partir de la independencia argentina, en primer lugar, se basan en el principio del *uti possidetis iuris* formulado por Gayo en su *Instituta*, en la expresión más amplia de *uti nunc possidetis quominis ita possidetis, ita possideatis, como poseeis* continuad poseyendo, según el cual, desde 1810, se incorporó al derecho hispanoamericano, como el fiel respeto a los límites de las antiguas capitanías generales, virreinatos, audiencias, etc. Y es claro que en virtud de dicho principio, y según la norma de la costumbre internacional que se conoce con el nombre de sucesión de Estados, una región que se independiza lleva consigo el territorio que le había otorgado la madre patria y que de hecho se encuentra bajo su poder y, así las Malvinas españolas las hereda Argentina y pasan al virreinato de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sobre cuya base se constituyó la actual República Argentina.

El inicio de la controversia con Inglaterra en las Malvinas.

Los hechos que —desde el pasado 2 de abril— se han recordado por todos los medios de difusión, aunque, como es lógico, a través de ópticas distintas fueron los siguientes:

El Gobierno inglés, persuadido de que tras el incidente del *Lexington* y sus consecuencias, al que, por razones de brevedad expositiva no mencionamos aquí, los Estados Unidos no se opondrían a que se apo-

derara de las Malvinas, ordenó al comandante de la estación naval inglesa en el Brasil que enviara a dichas islas dos buques de guerra. Dicho comandante, almirante Backer, en diciembre de 1832, ordenó que pusieran proa hacia las Falkland (como ya hemos señalado que los ingleses denominaban a las Malvinas) los navíos *Clio* y *Tyne*, al mando del capitán de fragata J. F. Onslow, llegando a Port Egmont para reparar alguna de las ruinas del puerto ocasionadas por el desmantelamiento anterior, efectuado por el barco norteamericano *Lexington*, colocar un aviso de posesión y continuar viaje hasta Puerto Soledad, en donde se encontraba el establecimiento argentino y la goleta armada *Sarandí*, de Argentina, que estaba bajo el mando del comandante José María Pinedo, que acababa de llevar a dicho puerto al nuevo gobernador de las Malvinas, Juan Esteban Mestivier.

Onslow notificó a Pinedo "que he recibido orden de S. E. el comandante de las Fuerzas Navales de Su Majestad Británica fondeadas en América del Sur, para hacer efectivo el derecho de soberanía de S. M. Británica sobre las islas Falkland, siendo mi intención izar mañana el pabellón de Gran Bretaña en el territorio, os pido tengáis a bien arriar el vuestro y evacuar vuestras Fuerzas con todos los objetos pertenecientes a vuestro Gobierno."

La resistencia ante la comunicación inglesa era a todas luces inútil; Pinedo, pese a todo, se negó a arriar la bandera argentina, enseña que fue transportada al *Sarandí* por un oficial inglés.

Tal nefasto día para la Argentina fue el 3 de enero de 1833; poco tiempo después, Inglaterra fundó en la misma isla otro establecimiento al que llamó *Port Stanley*, hacia el sur de Puerto Soledad, siendo abandonado el establecimiento argentino, hasta nuestros días en que ha alcanzado el nuevo nombre de *Puerto Argentino*.

El día 15 siguiente arriba el *Sarandí* a Buenos Aires, donde relata fielmente lo sucedido, para comenzar inmediatamente una larga teoría de protestas y reclamaciones directamente al Gobierno inglés por medio del embajador argentino en Londres, Manuel Moreno, quien presenta a lord Palmerston un extenso memorial, en el que de manera exhaustiva enfoca el tema del conflicto, asentándolo en el tríptico siguiente: prioridad del descubrimiento, ocupación y ejercicio ininterrumpido de la soberanía española, que se engarza con la soberanía argentina hasta que cesó "de facto" como consecuencia del acto de fuerza de Inglaterra del 3 de enero de 1833.

La controversia angloargentina en el marco de las Naciones Unidas.

Prácticamente en casi todo los años de la segunda mitad del siglo XIX las protestas iniciales argentinas se sucedieron sin interrupción y también en las primeras décadas de la presente centuria. Cuando termina la segunda conflagración mundial y se crea la Organización de las Naciones Unidas va a ser ahora cuando a la luz de su Carta Cons-

titucional, firmada en la Conferencia de San Francisco en 1945 y en el desarrollo de sus sucesivas asambleas generales y en las reuniones de sus consejos, comités y demás organismos, enfoquemos el largo pleito malvinés. Son ya más de quince años, estos tres últimos largos lustros en los que la ONU reconoce el mejor derecho de Argentina sobre las Malvinas, pero sin que Inglaterra haga caso.

El capítulo XXI de la Carta, que engloba los artículos 73 y 74, bajo el rótulo de "Declaración relativa a territorios no autónomos" dispone que los miembros de las Naciones Unidas que tengan o asuman la responsabilidad de administrar territorios cuyos pueblos no hayan alcanzado todavía la plenitud del gobierno propio, tiende, en definitiva, a la consecución de su independencia y se obligan, además, a transmitir regularmente información sobre ellos al secretario general de las Naciones Unidas. Hay que precisar que estos llamados territorios no autónomos son las colonias de los vencedores en la segunda guerra mundial o territorios dominados por ellos, y que por dicha causa, es decir, por el hecho de la victoria no fueron sometidos al régimen de *fideicomisos*, ni lo fueron antes al de *mandatos* durante la vigencia de la extinguida sociedad de Naciones de Ginebra. Como resulta evidente que la Gran Bretaña incluya a las Falkland (Malvinas) en la relación de "Colonias de la Corona" y las considera territorio no autónomos, conforme al artículo 73, que hemos resumido, tenía que remitir la aludida información sobre las Malvinas y ello dio motivo a que la Argentina hiciera una precisa apreciación acerca de sus derechos soberanos sobre las islas Malvinas, cuando se discutieron en la Cuarta Comisión de la Asamblea General dicho informe anual sobre territorios no autónomos.

Además la Asamblea General, en su XV período de sesiones, aprobó el 14 de diciembre de 1960 la Resolución 1.514 (XV) denominada "Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales", y luego, en 1969, por Resolución número 1.654 (XV) de su siguiente Asamblea General creó un "Comité especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales", compuesto originariamente de diecisiete miembros y luego de veinticuatro, y al que se le suele llamar "Comité especial" en su nombre abreviado o "Comité de los Veinticuatro"; pues bien, dicho Comité incluyó a las Malvinas entre los territorios que debían ser objeto de descolonización. Ante los miembros de este Comité, el representante argentino alegó que el caso de las Malvinas no era el de una colonia a la que debería otorgarse la independencia, sino el de un territorio segregado por la fuerza y la usurpación ilegal, del ámbito soberano de la República Argentina, y lo que correspondía era reintegrar a dicho archipiélago a su verdadero dueño. Inglaterra, por el contrario, siguiendo una tesis ya utilizada en otras áreas, alegó que debería consultarse a la población de las Falkland acerca de si querían la independencia o si, por el contrario, preferían integrarse en la nación argentina. Ello plantearía el dilema de

que en semejante referéndum sólo podrían votar los pobladores ingleses transplantados a las Falkland, quienes reemplazaron a los primitivos pobladores argentinos.

Dentro del marco de las Naciones Unidas, u otro marco convencional, se ha establecido un sistema de consulta tendente a desarrollar un gobierno propio en los territorios "fideicometidos", sujetos al "mandato" o "no autónomos", pero nada se dice de que sea aplicable dicho sistema a los territorios segregados por la fuerza de otro país.

En el período de sesiones de la Asamblea General del año 1965, a iniciativa de su Cuarta Comisión y del Comité Especial, se aprobó la Resolución 2.065 (XX), en la que se tomó nota de la existencia de la disputa entre los Gobiernos del Reino Unido y la República Argentina, y les invitaba a proseguir las negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica, es evidente que en la misma se instaba a que se tuviese en cuenta las anteriores Resoluciones, citando por vez primera, junto a la denominación inglesa de las Falkland la argentina y (y española) de las Malvinas y a que se tuviesen también en cuenta los *intereses* (¡y no los deseos!) de la población malvinense.

Ciertamente que ambos gobiernos iniciaron conversaciones tendentes a encontrar una solución. comunicándoselo, así, al secretario general de las Naciones Unidas, pero aunque de las palabras y de la discusión "sale la luz" como vulgarmente suele decirse, la evidencia es muy otra y lo concerniente al problema de la *soberanía* ha quedado estancada. Algunos pequeños acuerdos relativos a favorecer la situación de los isleños fueron obtenidos, pero el problema fundamental de la soberanía subsistió y la "buena predisposición argentina y la falta de cooperación británica", como ha señalado el doctor Calixto Armas Barea, ha sido expresamente reconocida por la Asamblea General que agradeció los continuos esfuerzos realizados por los gobiernos argentinos, en sendas Resoluciones de 1973 y 1976. Pero la prolongación indefinida, sin perspectivas de solución de tales negociaciones, fue, sin duda alguna, el desencadenante de la acción argentina del 2 de abril del presente año, con la recuperación "de facto" incruento, de las Malvinas, que fueron "de jure" argentinas desde 1810 hasta nuestros días, pasando por esa fecha fatídica de 1833, en la que la Gran Bretaña las ocupó, como consecuencia de un ataque armado injustificado, sin que existiera un estado de guerra, oficialmente declarado, entre Inglaterra y Argentina.

Pero también debemos invocar otro principio con validez universal, cual es el punto 4 del artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas, en donde se expone que los miembros de la ONU, en sus relaciones internacionales, "se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial..." en cuyo texto se basó, asimismo, la Resolución 2.625 (XXV) de la propia Asamblea General en su 25.º período de sesiones (1970), titulada "declaración sobre los Principios de Derecho Internacional, referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre dos Estados", en la que se afirma que: "No se reco-

nocerá como legal ninguna adquisición territorial derivada de la amenaza o del uso de la fuerza". La invalidez de las adquisiciones territoriales hechas mediante el uso de la fuerza constituye un caso de *jus cogens*, como ha señalado el internacionalista uruguayo Héctor Gros Espiel, y ya es conocido, como sigue diciendo el citado profesor y diplomático, el *jus cogens*, es una norma imperativa, reconocida por la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969, y que "proyecta sus efectos al pasado y quita toda validez, en este caso, a una ocupación militar y colonialista hecha en el siglo XIX".

En la misma Resolución 2.625 (XXV) que citamos más arriba, se reconoce, igualmente, otro principio de derecho internacional moderno, cual es el de la libre determinación de los pueblos que no puede significar, sin embargo, "el quebrantamiento o menoscabo de la integridad territorial del Estado soberano e independiente".

Al hilo de estas consideraciones, el citado jurista uruguayo manifiesta que sostener la tesis contraria "sería reconocer los efectos de la ilegal ocupación británica, en violación del principio jurídico, de especial trascendencia actual en este tipo de casos, consultado en el aforismo latino *ex injuria jus non oritur* y nada tiene que hacer para caracterizar la situación de las Malvinas el criterio de la efectividad, porque con respecto a los efectos de una ocupación ilegal, no puede aceptarse que un hecho de fuerza, en violación de principios esenciales de derecho internacional, puede producir efectos jurídicos y legalizarse, así, las consecuencias de un hecho inicialmente ilícito".

En páginas anteriores, por nuestra parte, ya invocábamos la injusta y anómala pretención de alegar el derecho a la libre determinación con una población importada en un territorio arrebatado, por la fuerza, a su legítimo soberano.

Claro es que, a fuer de sinceros y de objetivos comentaristas de situaciones de hecho, pudiéramos referirnos —para negar la congruencia de las mismas, a la luz del derecho internacional— que, asimismo, la Argentina, para recuperar la soberanía *de facto* —que ya tenía *de jure*— sobre las Malvinas, usó igualmente de la fuerza, el citado día 2 de abril del presente año, tras una larga serie de negociaciones inoperantes con la Gran Bretaña desde 1833, de las que hemos creído dar puntual y exhaustiva noticia. "Se ha usado de la fuerza —dice Gros Espiel,— es cierto, pero para poner fin a una situación colonial, ilegal y arbitraria y no es la primera vez que ello ocurre en la historia de las Naciones Unidas y basta recordar como ejemplo, nos recuerda el jurista uruguayo, el caso de la recuperación por la India del enclave colonial portugués de Goa.

Y, en el marco de las Naciones Unidas, dentro del Consejo de Seguridad, por desgracia siguen las tentativas de buscar, sin éxito, una solución al conflicto.

El conflicto ante el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y el Tratado del Atlántico Norte.

El conflicto de las Malvinas que, como nos temíamos, al iniciar el presente escrito, ha degenerado en guerra, merece también un enfoque analítico a través de dos importantes Tratados, cercanos en su fecha de firma (1947 y 1949), y en los cuales figuran como Estado parte los Estados Unidos de América.

El primero, conocido, como es ya costumbre, con unas siglas, como TIAR, se suscribió en Río de Janeiro el 2 de septiembre de 1947, en la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente, y en su texto (un largo preámbulo y 26 artículos), aparte de condenar formalmente la guerra y de no acudir a la amenaza ni al uso de la fuerza, premisas ya contenidas, como hemos visto en la anterior Carta de San Francisco, documento fundacional de las Naciones Unidas, se consagra el principio de la asistencia recíproca entre los Estados americanos. Como es natural, los que entonces componían la Organización de los Estados Americanos figuraban entre sus miembros, y aún pertenecen lógicamente, a dicho Tratado, no sólo los Estados Unidos —por otra parte, sede de la Unión Panamericana o Secretaría General de la Organización de Estados Americanos— sino Argentina.

El artículo 4, del referido TIAR, define la región en la que tiene el ámbito de su aplicación el Tratado, como "la compréndida dentro de los siguientes límites: ... *Desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 5° latitud norte, 24° longitud oeste; desde allí directamente al Sur hasta el Polo Sur...*". En la cita del artículo 4, extraordinariamente confusa y reiterativa que define la región del TIAR nos hemos permitido citar una parte que es la que incluye a los archipiélagos de las Malvinas, las islas Georgias y las islas Sandwich áreas marítimas y terrestres en las que las fuerzas aeronavales del Reino Unido, con tropas transportadas, han penetrado y, sin duda alguna, constituyen un caso de agresión, un ataque armado, de los que se contemplan en los artículos 3 y 9 del referido Tratado.

Es evidente que se deduce una total incongruencia del hecho de que los Estados Unidos, primeramente mediadores o impulsores de una negociación tendente a la paz, no haya respetado el TIAR en el claro supuesto de una solicitud por parte argentina de asistencia recíproca entre los miembros del Tratado y ante el hecho de un ataque armado extracontinental.

El otro instrumento convencional, también muy famoso, es el conocido por el Tratado del Atlántico Norte firmado en Washington el 4 de abril de 1949 (al que por cierto acaba de incorporarse España), en el que vuelven a reproducirse los argumentos esgrimidos en el anterior documento y en la Carta de las Naciones Unidas sobre el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, lo proscripción de los ataques

armados, de las amenazas o del empleo de la fuerza, la asistencia mutua, e instaurar, en el supuesto de un ataque armado, la acción que se juzgase necesaria.

El área del tratado, como su mismo nombre indica, al ser del Atlántico Norte, no parece pueda ser de aplicación en el caso que nos ocupa: Las islas Malvinas, situadas en el sur de dicho océano, pero si hemos traído a colación su referencia, es por el hecho contradictorio de que los Estados Unidos, como en el TIAR anterior, es parte (mejor diríamos, inspirador) en el Tratado de la OTAN, y fiel aliado del Reino Unido, así como en teoría, por el Tratado de Río de Janeiro, debería ser aliado de Argentina, amén de ser ambos miembros de la O. E. A.

Queda, por último, hacer una alusión, aunque sea, como es lógico, muy breve, a la III Conferencia del Derecho del Mar, celebrada durante los últimos diez años, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y en la que, por consenso, se ha llegado al acuerdo de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, pero sólo *a efectos económicos*, pero vemos, con sorpresa, que el Reino Unido ha fijado también esas mismas 200 millas *con efectos bélicos*...

Y no quisiéramos dar por terminado este nuestro modesto estudio sin añadir alguna consideración más en torno a la llamada "Doctrina Monroe", contenida en el famoso "mensaje" dirigido al Congreso por el Presidente de los Estados Unidos, James Monroe, el 2 de diciembre de 1823, y al que hemos hecho antes una ligera alusión.

Es muy curioso, por no emplear otro calificativo más concluyente, que en el célebre mensaje de Monroe destacasen los principios de no colonización, de no intervención y, como contrapartida, el de aislamiento, que se condensa en la frase "América para los americanos" que, aunque no se cite una sola vez en dicho mensaje, es una formidable síntesis reveladora de la doctrina monroviana. No obstante, a lo largo de los años, tales principios han evolucionado, sobre todo los dos últimos, y ya la raíz aislacionista estadounidense no es tan rotunda.

Confiemos, finalmente, que el "conflicto", mejor dicho, la "guerra" de las Malvinas, termine con la paz y el triunfo de la justicia en ese helado archipiélago, cúspide de la argentina plataforma sumergida de los antartandes, que acaso atesore en sus entrañas múltiples recursos mineralógicos que muchos Estados ambicionan...

14

C58/1F

C58/1F

TRADUCCION DEL ARTICULO DEL DIARIO TIMES DE LONDRES DEL 07MAY82

Las primeras reacciones recogidas luego del hundimiento del HMS SHEFFIELD condensan la opinión general actual, en que la fuerza de tareas enviada al Atlántico Sur se ha encontrado con la desagradable sorpresa de una resistencia encarnizada y profesional. Lo cual demuestra el error de apreciación del poderío argentino.

El ataque en cuestión sintetiza lo anterior, dando así una imagen de que el hundimiento del SHEFFIELD es producto de una cuidadosa y bien planeada maniobra a la que se suma la pericia y el conocimiento de la exacta posición de la flota.

A través de estos sucesos, los comentarios de los integrantes de la flota reflejan el estupor ante la firme actitud argentina. Prueba de ello son las palabras de un piloto de SEA HARRIER del INVINCIBLE, "estos tipos son mucho mejor de lo que pensábamos".

Otro aspecto importante es la incómoda vida que los miembros de la flota sobrellevan, en esta complicada batalla del Atlántico Sur. Las vigilias interminables, el estado de alerta contínua y otros males detrminan en la tripulación estados de ansiedad malsana para la moral de la misma.

El punto cúlmine sin duda fue el martes, cuando se anunció que el buque estaba bajo fuego de misiles. Un grupo de periodistas que cubren la noticia se encontraban en el puente del Almirante, que es el mejor lugar para apreciar cualquier maniobra. Mas no pudieron ver nada debido a que conjuntamente con el resto se encontraron cuerpo a tierra hasta pasado el peligro.

Pero la peor parte la llevan quienes se encuentran bajo cubierta, los cuales sienten la vulnerabilidad del que no sabe lo que está ocurriendo, por estar confinado, amen de la relativa protección que brinda el caso de la nave. Varias cosas son temidas dentro de la tripulación, es el caso de la alarma que indica un impacto de torpedos o misiles.

Aunque también, bajo cubierta está la sala de situación de los oficiales, la que a diferencia del resto está limpia, perfumada y arreglada, lista para su uso en caso de ataque para disminuir el riesgo sobre cubierta.

Sobre el Hermes, la situación imperante desde el hundimiento del Sheffield es tan truculenta como los problemas matemáticos que tanto deleitan al Almirante WOODWARD.

Si bien la flota tiene un cierto dominio del mar, no olvidemos a los subamrinos argentinos que pueden estar operando en la zona, la supremacía aérea es sin duda uno de los problemas más serios que enfrenta la flota.

C58/1G

C58/16

LO MAS DESTACADO LADO A

REPORTAJE AL GOBERNADOS DE LAS MALVINAS

LAS MALVINAS POSEEN APROXIMADAMENTE 800 HABITANTES

LOS PROBLEMAS DE BAJA POBLACION SE DEBEN A RAIZ DE LAS DISPUTAS CON ARGENTINA.

CUALQUIER PERSONA PUEDE VENIR A TRABAJAR A LAS MALVINAS A EXCEPCION DE ARGENTINOS, AQUI HAY BRASILEROS, CHILENOS (HAY MUCHOS). NOSOTROS TENEMOS FAMILIAS RADICADAS DESDE MUCHOS AÑOS, FAMILIAS POR EJEMPLO DESDE EL AÑO 1863 QUE VIENEN RESIDIENSO DE GENERACION EN GENERACION.

AL HACERSE EL CANAL DE PANAMA - MUCHOS BARCOS NO PASAN MAS POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES, RAZON POR LA CUAL HAY FAMILIAS QUE SE FUERON.

QUE PASA CON LOS ESTUDIANTES ?

HAY ALGUNOS EN ARGENTINA (PERO POCOS) LOS RESTANTES VAN A ESTUDIAR A NUEVA ZELANDA O A INGLATERRA (EN LA) LA ISLA HAY ALGUNOS - EL SISTEMA ES MEJOR), POSTERIOR A LA FINALIZACION DE LOS MISMOS REGRESAN A LA ISLA.

QUE LOS VINCULA A UDS CON EL MUNDO ?

UN BARCO QUE REALIZA EL VIAJE 4 VECES POR AÑO.
LADE - POSTERIOR BRITIS CALEDONIAN
RADIAL - BBC.

PODRIA UD DECIRNOS CUAL ES EL CAMBIO A RAIZ DE LOS VUELOS DE LADE ?

ANTES DE 1974 TENIAMOS BUQUE MENSUAL HACIA MONTEVIDEO COSTABA MUCHO CONECTAR LAS ISLAS CON MONTEVIDEO, EL AUMENTO DE COMBUSTIBLE ENCARECIA EL VIAJE, EN CONCECUENCIA SE LOGRARON ESTRECHAR MAS LAS RELACIONES CON ARGENTINA Y ASI POR ESE INTERMEDIO (LADE) PUEDEN LLE-

ALIMENTOS FRESCOS Y OTRAS COSAS (CORREO) ETC.

LOS VIEJOS HABITANTES DE LA ISLA PREFIEREN TODAVIA EL BUQUE A MONTEVIDEO.

CUAL ES LA DIFERENCIA ENTRE HABITAR EN ISLAS Y EN GRAN BRETAÑA ?

HAY REGIONES INSULARES DONDE LA VIDA ES IGUAL A MALVINAS, PERO MUCHOS NOS ENCONTRARIAMOS PERDIDOS EN INGLATERRA.

CUAL CREE UD SERA EL FUTURO DE LA ISLA EN 25 AÑOS ?

TODO DEPENDE DE LAS RELACIONES CON ARGENTINA, SI QUEREMOS SEGUIR SIENDO BRITANICOS Y SI EL REINO UNIDO DECIDE LA EXPLOTACION DE LAS ISLAS...

LO IMPORTANTE PARA EL DESARROLLO, ES SI LOS GRANDES CAPITALES Y COMPAÑIAS QUIEREN VENIR A MALVINAS O NO.

SE NECESITAN FABRICAS PARA EXPORTAR NUESTROS PROPIOS PRODUCTOS.

NOSOTROS DEBERIAMOS TENER UNA OPORTUNIDAD PARA ESE DESARROLLO.

QUE ES LO QUE UD SIENTE COMO GOBERNADOR Y COMO HOMBRE MIRANDO HACIA EUROPA ANTE CONFLICTOS CON ARGENTINA ?

UD. TIENE CONTACTO FLUIDO CON EL REINO REFERENTE AL CONFLICTO ?

YO TENGO MUCHO TRABAJO EXTRA CUANDO ELLOS PERSEVERAN CON SU POSICION, YO PIENSO QUE ELLOS EN EUROPA SABEN DE ESTOS PROBLEMAS Y QUE ES UN PROBLEMA CONOCIDO EN LA COMUNIDAD EUROPEA "CON RESPECTO A LAS COLONIAS".

TEMA GEORGIAS DEL SUR

PARA INGRESAR A LAS ISLAS, HAY QUE CUMPLIR CON LOS REQUERIMIENTOS DE INGLATERRA, ELLOS DEBEN IR PRIMERO PARA CONSEGUIR LA AUTORIZACION QUE SE OTORGA POR 16 SEMANAS, PERO NO HAN HABLADO.
LAS CONDICIONES ERAN:

NO PORTAR ARMAS
NO IZAR LA BANDERA ARGENTINA
NO REALIZAR INVESTIGACIONES CIENTIFICAS
NO SER MILITAR, SINO CIVIL

TODAS ESTAS CONDICIONES PARA CONTRATO COMERCIAL CIVIL Y ELLOS HICIERON TODO LO CONTRARIO:

TOMARON TIERRAS
CAZARON ANIMALES
IZARON LA BANDERA

EN CONSECUENCIA NOSOTROS LES DIJIMOS QUE ABANDONARAN LA ISLA.

DECLARACIONES DEL GOBERNADOR DE LAS MALVINAS

(Continuación)

- Hay una base Antártica de Aprovicionamiento en Grytviken y en otros campos alrededor de las Georgias del Sur, como en la isla Bird° que está al Norte de las G.S., donde hay 26 hombres entre científicos y personal de apoyo, electrisistas, cocineros, etc. Eso es todo lo que tenemos en las G.S.

- Los marinos se encuentran en el HMSENDURAN este barco de aprovisionamiento y patrulla rompehielos.

- (En relación a lo sucedido comentó) Ellos desconocieron que GRYTVIKEN ese el puerto de entrada de las GS. Como cualquier otro en el mundo. Si usted va a otro país debe entrar por el puerto reconocido de acceso a dicho estado

- El capitán del Bahía Buen Suceso y el señor DAVIDOF la Armada Argentina y el Ministro de RR EE saben que el puerto de entrada reconocido en las GS es GRYTVIKEN si hubiesen ido a hay desde un principio no hubiera habido ningun problema. Les hubieran dado permiso de entrada para tarbajar en la estación ballenera de LEIF por diez (10) semanas o el tiempo que hubieran deseado. Se les habría informado de no hacer fuego en la costa, no cazar ciervos no izar la bandera, no desatender ninguna orden, no intervenir con el servicio antártico Britanico.

- Lo que hicieron mal fué desembarcar en el LEIF, izar la bandera y matar los ciervos. Fueron contra la ley, por ello decimos que deben regularizar su situación. Que vuelvan a GRYTVIKEN hagan lo correspondiente y entonces vuelvan a LEIF y terminen su trabajo.

- Deberían haber ido con pasaporte, pero si no lo hubieran tenido el Comandate de la Base les hubiera dado uno temporario. Pero, en el presente estan sin autorización e ilegalmente.

- Nosotros le expresamos al Capitán del Bahía Bune Suceso ir a GRYTVIKEN para obtener su permiso y volver. Obviamente tenía ordenes de no hacer eso, por un reclamo de soberanía la posición legal argentina es que las islas les pertenecen

Noticias de CBS

- Un vocero oficial britanico expresó: La pretensión de los desembarcados ilegalmente es peligrosa. Entre tanto seguiran las conversaciones diplomáticas, pero el ENDURANCE seguirá en el área el tiempo necesario.
- Argentina expresó que protejera a sus trabajadores en las GS y envió varios buques de guerra al área. Mientras tanto, el J. BISCOE arribá al área con 40 marines.

- - - - - - - - - - -

EXPRESIONES DE LORD CARRINGTON

- En relación al incidente, entendemos que la presencia de ciudadanos argentinos en territorio britanico, es inaceptable y que debemos buscar una solución diplomática, esperamos que el gobierno argentino tenga en mismo punto de vista.

- - - - - - - - - - - -

Declaracione del Gobernador HUNT

- Estuve hablando con STEPHEM MARTIN y me confirmó que no habían visto navíos argentinos desde que el Bahía Paraíso navegara el área el viernes. Actualmente en GRYTVIKEN se encuentrá un buque sovietico de la flota de pesca aprovisionándose lo cual es normal.
- Existen varias opciones para llegar a una solución. Que los argentinos legalicen su situación en GRYTVIKEN. O buscar a un país neutral para ser a veces de mediador. Estas son soluciones que a mí se me acurren, pero no se cual les han sido dada al gobierno argentino.
- Estamos al tanto de la presencia de naves argentinas (Dos Corbetas, dos destructores, un submarino y un buque tanque) por medio de la prensa de dicho país

- - - - - - - - - - - -

Programas de Radios

- Fué reportado por el BISCOE, la presencia de un avión argentino en el área, mas no se pudo precisar si era naval o de la FAA
- Sorpresivamente arribó al aeropuerto STANLEY, el Vicecomodoro GILVER, quién fue encargado de LADE antes del Vicecomodoro GAMON, tomara a cargo hace 6 semanas. Vcom GILVER espera que su visita sirva distensionar la situación y a su vez sirva para revizary la seguridad de LADE, en la isla.

y por lo tanto no tiene que someterse a las leyes de las FALKLANDS y dependencias. Nosotros decimos que son nuestras y los argentinos claman su pertenencia. Por ello creo que no se trata de una "Chiquilinada" sino de un caso básico de soberanía.

- Es de mi conocimiento que el HMS ENDURANCE es la única nave britanica en esas aguas.

- Lord CARRINGTON en las casas de los Lores hablo del problema de las GS. Expresó que el HMS ENDURANCE se quedará en eel área hasta tanto sea necesario. Y espera que se encuentre una solución diplomática. Tambien se está revizan do la seguridad de las FALKLANDS y dependencias.

- (Con respecto a los 40 MARINES dijo) Es rutina que ellos en esta epoca del año se produzcan los relevos. Su permanencia es de doce meses, ellos vuelven a Montevideo y vuelven en el ENDURANCE. Por haber sido llamada a las GS el BESCOE que es uno de los mejores barcos del servicio antártico britanico que se hallaba en montevideo los trajo esta no es una nave de guerra, sino civil.

- (En relación al problema de la soberanía de la zona) Los argentinos son prisioneros de su educación basada en la falta de información y para ello nosotros somos piratas e intrusos. Es entendible pues piensan que nosotros hechamos a su gobierno en 1833. No es tan así, los americanos destruyeron primero port LUIS. Si esto fuese a una corte internacional está fallaría del lado britanico, no tenemos duda alguna sobre nuestro reclamo. En las islas el sistema de vida es por completo britanico, no se habla castellano y por todo ello, nosotros no podemos entender porque debemos ser argentinos. Los isleños quieren seguir siendo britanicos

- (Con respecto a las ventajas económicas que obtendría el área de transformarse en argentina) El acuerdo argentino significa una transferencia de soberanía y esto no es un acuerdo, porque lo último que quieren los isleños es transferir su soberanía. El argumento argentino dice: Transferir la soberanía y el resto vendrá solo. El gobierno britanico respetara el deseo de los pobladores, el argentino les dice a estos lo que es bueno para sus intereses. A mi entender estos es arrogante, el deseo de los isleños es lo que cuenta y ellos quieren ser britanicos. Si ellos quisieran ser argentinos nuestro gobierno dejaría las islas. Nosotros <u>somos democráticos</u> y el deseo de la gente es lo que cuenta. De decidirse por una solución habría que hacer un referendum popular. Pero, estó no se ha llevado a cabo debido a que la posición argentina no es clara en cuanto a una propuesta firme de negociaciones. Es decir, si las islas se convierten en argentinas ocurrirá tal y cual cosa, más al no clarificar su propuesta (Argentina), el referendum no tiene sentido.

BBC

- Anuncia un aumento de tension por la posición tomada de ambos gobiernos. Buenos Aires busca profundizar mas el problema para urgir una solución total. Por otro lado GB presionada por los isleños a tomar medidas mas fuertes para así intimidar a los argentinos.

- - - - - - - - - - - - -

Radio Nacional Argentina

- Comenta la situación actual, en idioma ingles.

C58/1 H

M I-a

C58/1H

.HONDURAS 30-ABR-82.

Fuente Informativa: RR.EE.

Canciller Interino Hondureño informó confidencialmente, que el Embajador de Alemania le había entregado "una dura" nota, en donde se reitera el apoyo alemán al Reino Unido, e implícitamente amenaza en cortar los créditos para su país, por haber respaldado la posición de Argentina.

Se estima que similar gestión puede haberse realizado ante otros gobiernos del hemisferio.

C58/1I

B- X M- 4
MALVINAS
C58/11 I

Rodolfo H. Terragno

MALVINAS: CÓMO EVITAR QUE SE PIERDAN DEFINITIVAMENTE

S I T U A C I O N D E L A S P A R T E S A L T E R M I N O D E L A S H O S T I L I D A D E S

GRAN BRETAÑA

• Ha retomado las islas.

• La defensa de las "Falkland" se ha convertido en una causa nacional. Poco antes del 2 de abril, una encuesta reveló que la casi totalidad de los británicos ignoraba que existía un diferendo con la Argentina; a la pregunta "¿dónde quedan las islas Falkland?" la mayoría respondió "en Escocia". Ahora, nadie ignora el conflicto y las "Falkland" son vistas como parte del patrimonio nacional. Una encuesta realizada por MORI (Market and Opinion Research International) el 18 de junio muestra que 81 por ciento de los británicos se sienten "más orgullosos de ser británicos" después de la recaptura de las "Falkland". En lo sucesivo, cualquier solución que se quiera dar a esas islas deberá tener en cuenta a la opinión pública británica: un factor que, hasta ahora, nunca había sido limitante.

• La expedición al Atlántico Sur ha fortalecido al gobierno conservador. Según MORI, antes de la crisis sólo 26 por ciento de los británicos aprobaban la gestión gubernamental de Margaret Thatcher; ahora la aprueban 56 por ciento. El último sondeo sobre intención de voto revela que, "si las elecciones fueran mañana", 52 de cada 100 británicos votarían por el Partido Conservador, 29 por el Partido Laborista y 17 por la alianza Liberal-Social Demócrata. Las elecciones se realizarán en 1984 y, si la actual situación se mantuviera, los conservadores podrían retener el gobierno hasta 1989. Esto significaría la permanencia en el poder del grupo más radicalmente opuesto a cualquier trato con la

77

Argentina respecto de las islas Malvinas.

ARGENTINA

• Ha llamado la atención del mundo sobre un problema que, hasta el 2 de abril, era un asunto doméstico.

• La restitución de las Malvinas ha dejado de ser un reclamo unilateral, para convertirse en una aspiración latinoamericana, que es vista con simpatía por la mayoría de los países no-alineados y en lo sucesivo será difícil desestimar, aun en el hemisferio Norte. Durante la contienda, Gran Bretaña logró apoyos internacionales sobre la base de que era víctima de una "agresión", y a fín de desestimular "el uso de la fuerza como modo de resolver las disputas internacionales"; pero no despertó adhesiones a su posición básica, es decir, al presunto derecho británico sobre las islas. Hablando para la BBC, el ex titular del Consejo Nacional de Seguridad norteamericano, Zbigniew Brzezinski, dijo la semana pasada: "Nosotros hemos dado prueba de nuestra fidelidad a la amistad poniéndonos al lado de ustedes cuando eran víctimas del uso de la fuerza. Pero no podemos estar con ustedes si ahora tratan de llevar hasta el final del siglo 20 una situación que corresponde a una etapa superada de la Historia: la etapa del colonialismo europeo. Esas islas no tienen destino divorciadas de la Argentina". La declaración de Brzezinski se vincula a otro punto destacable:

• El conflicto ha creado una grave contradicción para Estados Unidos, y hay fuertes sectores norteamericanos que proponen resolverla favoreciendo el reclamo diplomático de la Argentina, luego de haber cooperado con Gran Bretaña en la tarea de probar que "la agresión no rinde frutos". Washington tiene necesidad de recomponer su situación en el continente. Al prestar ayuda a una potencia

extracontinental en guerra con un país americano --que, en opinión de la mayoría de los países hemisféricos, no había cometido un acto de "agresión" sino de "recuperación"-- Estados Unidos apareció violando promesas mantenidas desde el gobierno de James Monroe (1823) y atentando contra el sistema interamericano. Su actitud durante el conflicto mostró a los países del área que la pugna Norte-Sur es para ellos, por lo menos, tan importante como la pugna Este-Oeste. Esto reduce la capacidad de influencia norteamericana en el hemisferio y, en lo inmediato, debilita la posición de Washington en América Central al restarle el apoyo de países latinoamericanos como Venezuela y la propia Argentina. En la Subsecretaría de Asuntos Interamericanos del Departamento de Estado, en el Consejo Nacional de Seguridad y en la representación ante las Naciones Unidas se auspicia la idea, hasta ahora poco grata al Departamento de Estado en su conjunto, de "cobrar" el apoyo prestado a Gran Bretaña durante la guerra, exigiéndole al gobierno de Margaret Thatcher que --flexibilizando su posición frente a la Argentina-- apoye a Estados Unidos en la recomposición de las relaciones interamericanas. La obvia intención es demostrar a la Argentina y a América Latina que "después de todo", Washington sigue siendo abogado de los intereses hemisféricos. La estrategia tropezará , al menos inicialmente, con la intransigencia británica: Thatcher ya ha sugerido que los norteamericanos "están exagerando" las consecuencias de su apoyo a Gran Bretaña, y sostiene que --después de derramar tanta sangre-- su país no puede resignar posiciones en una mesa de negociación. De todos modos, la contradicción entre ambos poderes, aliados durante la contienda, limita la discrecionalidad británica respecto del futuro de las islas.

P O S I B L E S I N I C I A T I V A S B R I T A N I C A S

A poco de iniciarse la crisis, Hugo Young escribió en The Sunday Times que había una gama de resultados posibles, pero que dos de ellos serían especialmente perjudiciales para Gran Bretaña: primero, perder la guerra; segundo, ganarla. En efecto, al no haberse llegado a una solución diplomática --deseada por los moderados, como el propio Young-- la Corona reconquistó las islas por la fuerza y ahora debe retenerlas. Para eso, tiene que dedicar esfuerzos militares y económicos que no guardan proporción con el interés objetivo de Gran Bretaña . Hacerlo, además, significa sostener un foco de conflicto a 14.000 kilómetros de distancia.

En lo inmediato, el gobierno británico está completamente decidido a asumir todos los costos y los riesgos; pero, a largo plazo, su plan es buscar alguna forma de internacionalización de las islas, idealmente combinada con el auto-gobierno de la comunidad isleña. Londres sabe que, de lo contrario, tarde o temprano las realidades geográficas y políticas obligarían a la Corona a restituir las islas a la Argentina. Este es el posible curso de acción que seguirá el gobierno británico:

ACCIONES INMEDIATAS

El Reino Unido no está en condiciones de lograr un acuerdo inmediato sobre ninguno de sus planes de internacionalización. Por otra parte, necesita un interregno que justifique la guerra llevada a cabo: una guerra que el público británico no habría justificado si el objetivo, en vez de la defensa del patrimonio nacional, hubiese sido lograr un status internacional para cierto archipiélago del Atlántico Sur. También es necesario ese interregno para organizar a los isleños y conseguir su respaldo a los acuerdos que

Gran Bretaña intentará establecer con terceros países u organismos.

Para ese interregno, los objetivos serán:

• Fortificación de las islas. El propósito es prevenir posibles acciones militares argentinas. A la vez, la fortificación del archipiélago proveerá el embrión de lo que podría ser, en el futuro, una base militar multinacional.

De inmediato, Gran Bretaña:

1. Establecerá una base naval, desde la cual operará un número indeterminado de fragatas y destructores. Margaret Thatcher mencionó "dos o tres barcos de guerra". El experto Duncan Campbell dice que serían seis.

2. Mantendrá un submarino nuclear en el área.

3. Dejará en las islas una brigada completa de Royal Marines (tres batallones más unidades de apoyo y transporte) y dos escuadrones de la RAF (Fuerza Aérea). En total, unos 3.000 hombres.

4. Instalará radares y sistemas Rapier de misiles tierra-aire, tanto en la isla Soledad como en la Gran Malvina.

5. Ampliará la pista y las instalaciones del aeropuerto de Puerto Argentino, a fin de permitir el ascenso y descenso de los Vulcano , que mantendrán a las Malvinas conectadas con Ascensión. Además, retendrá una dotación de aviones RAF Harrier, y una flotilla de helicópteros.

• Ampliación de la presencia británica. Al margen de los efectivos militares, Gran Bretaña tratará de aumentar la población y los intereses británicos en el archipiélago. A ese fin, dará impulso a ciertos desarrollos, pese a las limitaciones existentes: después de la guerra, esas islas --cuya fortificación servirá como recordatorio permanente de su inseguridad básica-- no ofrece las garan-

tías que requiere la actividad privada para invertir. Los recursos naturales de las Malvinas, por otra parte, no están totalmente comprobados, o la factibilidad de la explotación es dudosa. El Informe Shackleton (1976) recomendó concentrar esfuerzos en el petróleo --que existiría en abundancia en la plataforma submarina-- y la pesca del krill, un pequeño camarón rico en proteínas. Pero el mismo Informe Shackleton subrayó la necesidad de una estrecha cooperación con la Argentina a fín de hacer tales explotaciones viables.

Durante la crisis, se sugirió en Latinoamérica que la determinación británica a recobrar las islas se explica por el deseo de no perder una fuente de incalculables riquezas. En realidad, si el aprovechamiento económico de esas riquezas fuera seguro, la actitud británica habría sido la opuesta: Londres no habría mostrado la indolencia que caracterizó a sus delegaciones en el proceso negociador que se interrumpió el 2 de abril, y una vez planteado el conflicto habría hecho esfuerzos por alcanzar una solución concertada. Explotar petróleo a 14.000 kilómetros de distancia, desde unas islas que necesitan ser fortificadas en previsión de ataques aéreos o navales, y no contando con otra base propia de operaciones sino a 7.000 kilómetros (Ascensión) es una empresa poco menos que impensable; mucho más para un país que se autoabastece de petróleo. En este momento, además, carecería de sentido: la oferta mundial de petróleo es alta, la OPEP aparece debilitada y no hay perspectivas de cambio a corto plazo.

Por otra parte, en marzo, antes de la ocupación argentina, un informe oficial británico (The Falkland Islands and Dependencies, Central Office of Information, boletín 152/82) indicaba: "Gran Bretaña reconoce que sin una solución (a la disputa con la Argentina) sería difícil persuadir a las empresas privadas de invertir en las Falklands, o declarar una zona de pesca de 200 millas, o explorar o explotar petróleo".

La Primer Ministro ha solicitado la cooperación de Lord Shackleton, autor del Informe, a fín de trazar posibles estrategias económicas para las islas, después de la reconquista. La mayor parte (si no la totalidad) de la inversión será pública; se estimulará la producción agropecuaria y la pesca, contando con la existencia de un mercado interno ampliado (por efecto de la presencia militar, dado que habría dos soldados por cada isleño) y se realizarán obras de infraestructura --viviendas, servicios eléctricos y sanitarios, rutas, telecomunicaciones-- para atender a las necesidades de ambas poblaciones, civil y militar. Esto requerirá el traslado a las islas de una nueva población transitoria: la de mano de obra, calificada y no calificada.

Simultaneamente, el gobierno estimulará la migración de británicos a las Malvinas. El aumento de la población estable y una microeconomía de producción y servicios, subsidiada y controlada por Gran Bretaña, facilitaría el tránsito hacia un sistema de autonomía.

• Fomento de la autonomía. Esta es una idea que se ha discutido ampliamente las últimas semanas, y que Margaret Thatcher hizo pública por primera vez el 23 de junio, en Nueva York [redacted]: "hacer que las Falklands avancen gradualmente hacia un gobierno propio". ¿Es ésta una posibilidad realista?

El proceso de descolonización ha dado lugar al nacimiento de mini - Estados, particularmente en el caso de islas donde el divorcio geográfico con el resto del mundo desarrolló comunidades con características propias y un fuerte sentimiento de pertenencia. Es muy discutible la viabilidad de muchos de los nuevos países, aun aquellos que tienen una población de varios cientos de miles; mucho más la de los escasos países con menos de 100.000 habitantes (ver cuadro [redacted])

Cuadro

PAISES DEL MUNDO CON MENOS DE 100.000 HABITANTES

Reino de Toga	95.000
República Democrática de Saõ Tomé y Príncipe	84.000
Dominica	81.000
República de Seychelles	66.000
Estados Federados de Micronesia....	65.000
República de Kiribati	56.000
República de Belau	15.870
República de Naurú	8.000
República de Tuvalu	7.000

Según el censo de 1980, las Malvinas tenían para esa época 1.813 habitantes, de los cuales sólo 1.360 eran isleños: había 302 provenientes de Gran Bretaña y 151 de terceros países.

La posibilidad de constituir un país con esa población es poco menos que nula. Los casos más cercanos son Naurú, que es en verdad un yacimiento de fosfato, y Tuvalu, que es un centro para la pesca de copra. La idea británica sería avanzar hacia la creación en las Malvinas de una planta industrial-Estado, aunque -como hemos visto- es dudoso si en las actuales condiciones podría desarrollar, por ejemplo, la pesca y exportación de krill a gran escala.

En todo caso, vale destacar que las islas de Tuvalu --descubiertas en 1764 por el comodoro John Byron, el mismo que en 1766 fundó el asentamiento de Puerto Egmont en las Malvinas e inició así la breve ocupación británica del archipiélago durante la época del dominio español-- constituyeron hasta 1978 una colonia británica. El Reino Unido tiene una vasta experiencia en la transformación de administraciones coloniales en mini-Estados: de hecho, la mayor parte de los países enumerados en el cuadro I han estado (en el pasado inmediato) bajo el dominio metropolitano inglés, o bajo un fideicomiso otorgado por la ONU a Gran Bretaña.

El procedimiento habitual consiste, no en (conceder directamente) la independencia (de las colonias), sino en ir otorgándoles gradualmente la autonomía, para el manejo de los asuntos internos. El Reino Unido conserva la responsabilidad por la defensa y las relaciones exteriores del territorio en cuestión: una situación semejante a la que mantiene la Corona respecto de la Isla de Man y las islas del Canal de la Mancha.

Desde luego, ese status intermedio no tiene plazos y puede ser prorrogado indefinidamente. En el caso de las Malvinas, la idea sería iniciar el proceso, aun sin perspectivas de arribar final-

mente a una efectiva independencia del archipiélago. De este modo, Gran Bretaña trataría de aparecer ante las Naciones Unidas cumpliendo con el proceso de descolonización (no a favor de la Argentina sino de los isleños), e insistiría en introducir a los isleños como parte en cualquier discusión sobre el archipiélago, dado que ellos estarían "en vías" de obtener su independencia.

ACCIONES MEDIATAS

En tanto Gran Bretaña retendría, aun en caso de "autonomía" de las Malvinas, la responsabilidad de la defensa y las relaciones exteriores de la colonia, el gobierno británico no abandonará sus intentos de involucrar a terceros países. La idea es evitar que Gran Bretaña soporte sola los costos --económicos y políticos-- de militarizar el archipiélago.

Las alternativas que seguirá explorando el gobierno británico son las siguientes:

• Base norteamericana. Hay una tradición de ceder islas del hemisferio sur bajo el dominio británico a las fuerzas armadas norteamericanas: es el caso de Ascensión (en el Atlántico) y Diego García (en el Índico). En el caso de las Malvinas, el Reino Unido no recurrirá a una fórmula como la aplicada a Diego García. Esta isla fue arrendada a Estados Unidos hasta el año 2025 y el acuerdo implicó la expulsión de los 1.600 habitantes. Eso estaría en abierta contradicción con el argumento levantado por Gran Bretaña para librar la guerra por las Malvinas; es decir, "asegurar el respeto a la voluntad de los isleños". Por lo demás, es cierto que al Reino Unido le preocupa más la voluntad de los malvinenses, de origen británico, que la de los negros ilois que poblaban

Diego García. La solución buscada para las Malvinas es similar a la de Ascensión, donde los norteamericanos disponen de una parte de la isla pero la población (991 habitantes de ascendencia británica) no ha sido desalojada. En la segunda Guerra Mundial, Ascensión sirvió como base aérea de los aliados; en la guerra de las Malvinas, se la aprovechó como posta de la flota británica, base aérea desde la cual operaban los bombarderos Vulcano --que se reabastecían en vuelo hacia y desde las Malvinas-- y centro de recepción de la ayuda material norteamericana, principalmente combustible y misiles Sidewinder.

El gobierno británico ha llamado la atención de Washington sobre el valor estratégico de las Malvinas. Aun públicamente, Thatcher ha sostenido que, dada la vulnerabilidad de los canales de Suez y Panamá, la comunicación del Atlántico con el Pacífico depende del estrecho de Magallanes y el pasaje de Drake: pasos críticos para controlar los cuales las Malvinas están en posición inmejorable. En declaraciones a la cadena norteamericana de televisión NBC, la Primer Ministro añadió que "un gran número de supertanqueros utiliza ahora la vía de Cabo de Hornos rumbo a Alaska", y destacó que las Malvinas tienen "un enorme valor estratégico", tanto en términos de comercio marítimo como militares.

Sin embargo, la magnitud que tomó el conflicto de las Malvinas, los apoyos que la Argentina logró en América Latina y la denuncia del proyecto durante la contienda, han tornado imprudente para Estados Unidos aceptar esta solución. Hay sectores del Pentágono que la creen todavía posible: su razonamiento es que el daño a las relaciones interamericanas ya fue hecho al pronunciarse Estados Unidos a favor de Gran Bretaña en la crisis. La instalación de una base, que no sería sino una consecuencia de aquella decisión, tendría el efecto positivo de asegurar la estabi-

Diego García. La solución buscada para las Malvinas es similar a la de Ascensión, donde los norteamericanos disponen de una parte de la isla pero la población (991 habitantes de ascendencia británica) no ha sido desalojada. En la segunda Guerra Mundial, Ascensión sirvió como base aérea de los aliados; en la guerra de las Malvinas, se la aprovechó como posta de la flota británica, base aérea desde la cual operaban los bombarderos Vulcano --que se reabastecían en vuelo hacia y desde las Malvinas-- y centro de recepción de la ayuda material norteamericana, principalmente combustible y misiles Sidewinder.

El gobierno británico ha llamado la atención de Washington sobre el valor estratégico de las Malvinas. Aun públicamente, Thatcher ha sostenido que, dada la vulnerabilidad de los canales de Suez y Panamá, la comunicación del Atlántico con el Pacífico depende del estrecho de Magallanes y el pasaje de Drake: pasos críticos para controlar los cuales las Malvinas están en posición inmejorable. En declaraciones a la cadena norteamericana de televisión NBC, la Primer Ministro añadió que "un gran número de supertanqueros utiliza ahora la vía de Cabo de Hornos rumbo a Alaska" y destacó que las Malvinas tienen "un enorme valor estratégico", tanto en términos de comercio marítimo como militares.

Sin embargo, la magnitud que tomó el conflicto de las Malvinas, los apoyos que la Argentina logró en América Latina y la denuncia del proyecto durante la contienda, han tornado imprudente para Estados Unidos aceptar esta solución. Hay sectores del Pentágono que la creen todavía posible: su razonamiento es que el daño a las relaciones interamericanas ya fue hecho al pronunciarse Estados Unidos a favor de Gran Bretaña en la crisis. La instalación de una base, que no sería sino una consecuencia de aquella decisión, tendría el efecto positivo de asegurar la estabi-

lidad del Atlántico Sur, ya que la presencia militar norteamericana clausuraría toda posibilidad de que la Argentina ensayara nuevas formas de hostilidad.

Ese razonamiento parece ser minoritario en Washington, donde existe un difundido temor a las consecuencias políticas de una solución que mostraría, en retrospectiva, toda la guerra de las Malvinas como una conspiración para asegurarle a Estados Unidos una presencia militar en el Atlántico Sur.

• Base de la OTAN. Estados Unidos y sus aliados están preocupados por lo que Edward Wegener, autor de un libro que lleva ese título, llama "la ofensiva naval soviética". Desde la década de los 60, la URSS ha desarrollado, bajo la dirección del almirante Sergei G. Gorshkov, un extraordinario poder marítimo. No hay en el mundo Armada con mayor número de buques, aun cuando Estados Unidos retiene la superioridad en tonelaje. Los soviéticos han aumentado su presencia naval en el Mediterráneo, y se han expandido en el Índico y el Atlántico Sur. Esto último inquieta a las potencias occidentales. Hasta ahora, la competencia por el control de los mares se había concentrado en el hemisferio Norte, donde Estados Unidos tiene 25 bases navales mayores y la URSS 13. Los norteamericanos mantienen, en el hemisferio septentrional: la Segunda Flota en el Atlántico, la Sexta en el Mediterráneo y la Séptima en el Pacífico, más la fuerza del Oriente Medio en el Golfo Pérsico. Los soviéticos tienen las flotas del Báltico, del Mar del Norte, del Pacífico y del Mar Negro-Mediterráneo. Tradicionalmente, los océanos del hemisferio sur fueron considerados zonas de tránsito: hasta 1965 (cuando comenzó la construcción de Diego García) Estados Unidos no tenía ninguna base naval mayor en este hemisferio. La URSS comenzó a fines de los

'60 un movimiento hacia el Índico, donde ha llegado a mantener hasta 20 barcos de guerra, incluyendo cruceros nucleares y submarinos. La expansión naval soviética fue facilitada por cambios políticos en los países ribereños: el afianzamiento comunista en Yemen del Sur, en el Mar Arábigo; la actitud pro-soviética de Somalía en el período 1974-1977, y de Mozambique después de 1977. En el Atlántico Sur se dio un proceso similar al triunfar el MPLA en Angola, en 1975.

La década pasada se discutió en Occidente la posibilidad de crear un correlato de la OTAN, la OTAS, con Estados Unidos y los países pro-occidentales con costas en el Atlántico Sur. Esa idea fue resistida por la propia OTAN: otorgaba un exagerado predominio a Estados Unidos --que habría pasado a ser el principal socio de dos organizaciones separadas, ambas consagradas a servir de contrapeso al bloque soviético-- e involucraba a países inestables como la Argentina, lo cual tornaba vulnerable el sistema defensivo que pudiera crearse. Gran Bretaña ha postulado la extensión de la jurisdicción de la OTAN a los océanos australes, comprendiendo tanto el Índico como el Atlántico. El plan prevé que las Malvinas se sumen a Ascensión y Diego García, formando así un triángulo desde cuyos vértices operaría la flota a cargo de la defensa de esos océanos. Los otros países europeos temen que ese esquema dé una importancia exagerada a Gran Bretaña, que conseguiría de ese modo establecer todas las bases del sistema defensivo austral en territorios sometidos a su dominio. En el caso concreto de las Malvinas, hay en la OTAN quienes advierten que el eventual empleo de esas islas podría llevar a la organización a un conflicto, ya no con los países del Pacto de Varsovia, sino con las naciones pro-occidentales de América Latina.

• Fuerza multinacional. Para no comprometerse con la OTAN y, por otro lado, para disimular la intervención norteamericana --que de de todos modos sería el eje de esta solución-- Gran Bretaña ha propuesto la formación de lo que Margaret Thatcher llama "una fuerza multinacional de defensa". El argumento es que los ingleses no son los únicos interesados en la pacificación del Atlántico Sur, y que esa pacificación no se logrará mientras no exista en las Malvinas un sistema político-militar que haga imposible otro intento argentino de recuperar el archipiélago. El canciller Francis Pym auspició esta solución en declaraciones a una cadena norteamericana de televisión, y el ministro de Defensa John Nott ha dicho que "uno o más países latinoamericanos podrían ser invitados". La idea es que no se puede establecer un sistema militar en el Atlántico Sur sin invitar a Brasil. Por otro lado, se descuenta que Chile tendría interés en lograr cierta presencia en el Atlántico: al fín de cuentas, la disputa argentino-chilena gira en torno de la aspiración chilena al Atlántico y la insistencia argentina en el compromiso histórico de mantener a Chile como un país exclusivamente pacífico.

Esta fuerza multinacional puede crear --aun para Gran Bretaña y sin duda para Estados Unidos-- más problemas de los que resolvería. Ya no sólo las islas Malvinas, sino todo el Cono Sur americano se convertiría en un área inestable, signada por conflictos internacionales cuya evolución es difícil prever. No obstante, la idea ha sido bien recibida en algunos círculos norteamericanos. El general Vernon Walters es, según se asegura en Londres, el autor de una iniciativa tendiente a que Estados Unidos, Brasil y Jamaica cooperen con Gran Bretaña en la defensa de las Malvinas.

• Tratado Antártico. En última instancia, si todos los intentos de una internacionalización con fines estratégicos fracasaran, Londres

procuraría ligar de algún modo a las Malvinas y sus dependencias (las Georgias del Sur y las Sandwich) con la suerte de la Antártida. Todas esas islas quedan al norte del paralelo de los 60 grados y, por lo tanto, fuera del área del Tratado Antártico vigente, que vence en 1989. Gran Bretaña sostendría que las islas son las 'puertas' de la Antártida y que, por lo tanto, no deberían estar sometidas a soberanías excluyentes.

El status futuro de la Antártida es incierto: en 1959, los países interesados en ese continente

(Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Sudáfrica y la Unión Soviética) pactaron una moratoria de 30 años; pero, desde entonces, no han resuelto sus desacuerdos: Estados Unidos y la URSS tienen interés en la explotación de los recursos antárticos, pero no reclaman ni reconocen derechos de soberanía sobre el continente: auspician, en cambio, que éste sea sometido a un régimen internacional. Gran Bretaña pretende soberanía sobre un casquete que incluye la totalidad del sector argentino (meridianos 25 a 74), el cual es parcialmente reclamado, además, por Chile. Sin embargo, estaría dispuesta a aceptar, en segunda instancia, un régimen internacional.

Sometiendo la disputa de las Malvinas a la suerte de la Antártida, Londres mantendría la pretensión de soberanía británica sobre las islas, pero asegurándose que la alternativa fuera la internacionalización . Al menos, esta estrategia le ofrecería a Gran Bretaña la posibilidad de complicar las discusiones, e introducir a Chile, como signatario del Tratado Antártico, en la discusión sobre el futuro del archipiélago.

A C C I O N E S Q U E P U E D E L L E V A R A C A B O L A A R G E N T I N A

Durante el conflicto armado, Gran Bretaña tomó la iniciativa diplomática. Haciendo a un lado la discusión básica, concentró sus argumentos en el hecho de que la Argentina había recurrido al uso de la fuerza para resolver una disputa territorial. Esto convertía a nuestro país --según la posición británica-- en un agresor.

Finalizadas las operaciones militares, la discusión básica recobra toda su importancia: se trata de determinar quién tiene el mejor derecho a las islas. Ahora, la Argentina debe pasar a la ofensiva, en el campo diplomático.

El mejor derecho argentino es claro y, como consecuencia de la crisis, en Londres mismo están apareciendo evidencias sobre la ilegitimidad de la ocupación británica de las islas. El 20 de junio, el influyente periódico The Sunday Times publicó una serie de documentos internos del Foreign Office, fechados en 1910 y 1936, donde funcionarios y asesores jurídicos de la cancillería británica reconocen las "debilidades" de la posición británica, la razonabilidad del reclamo argentino y la arbitrariedad del acto que transformó a las Malvinas en una colonia del Reino Unido.

Esos documentos vienen a sumarse a una serie de elementos que deben ser utilizados en los foros internacionales. La Argentina debe llevar a esos foros, la disputa en primer término, para impedir cualquier modificación del status de las islas que entorpezca su futura reincorporación a la Argentina; en segundo término, para hacer efectiva esa reincorporación.

En plena crisis, Michael Reisman, profesor de Derecho Internacional en la Escuela de Derecho de la Universidad de Yale (Estados Unidos), defendió el derecho argentino a las Malvinas en un artículo publicado por The Nation (15 de mayo). Por otra parte, la misma Universidad de Yale reeditó un libro --"The Struggle for the Falkland Islands"-- escrito por el profesor Julius Goebel y publicado inicialmente en 1927. Este estudio legal e histórico llega a conclusiones favorables para la Argentina.

La posición sostenida por el gobierno de Margaret Thatcher durante el conflicto carece de sustento: las Malvinas no son "territorio británico", y esto ha sido reconocido por Gran Bretaña misma. En 1946, inscribió a las islas en las Naciones Unidas como "territorio sin gobierno propio sujeto a administración británica". Según la ley de nacionalidad (British Nationality Act 1981) los isleños no son ciudadanos británicos, sino "ciudadanos de territorio dependiente de Gran Bretaña", y no tienen siquiera derecho a fijar su residencia en el Reino Unido. Es decir, está admitido que se trata de una colonia, y hay evidencias de que esa colonia fue mal habida. La Argentina tiene, después de haber llamado la atención mundial sobre el problema, un amplio espacio para operar diplomáticamente, conquistando apoyos para su causa reivindicativa.

EL CASO ANTE LA ONU

El derecho de autodeterminación surge sólo cuando hay una voluntad soberana. Los isleños no son sino un grupo de súbditos de la Corona; el Estado británico deben tutelar sus intereses, pero --como sostiene Reisman-- no puede conferirle "un derecho de veto respecto de la devolución de las islas". Mucho menos cuando el origen de la posesión británica de esas islas es una ocupación ilegítima, que no ha podido ser saneada por el transcurso del tiempo ya que la

Argentina interrumpió continuamente la prescripción mediante reclamos formales. Esto haría inoponible el derecho de autodeterminación, aun en el caso de que existiera la voluntad soberana --en realidad ausente-- pues el derecho argentino a la integridad territorial sería en ese caso de mayor jerarquía.

Este no es un argumento unilateral: es la situación que la propia ONU tuvo en cuenta cuando su Comité de Descolonización analizó el caso en 1965. La resolución que entonces adoptó el comité (2065/65), se basó sobre la Resolución 1514/60 de la Asamblea General --que condena todo quebranto, total o parcial, de la integridad de un país-- e instó a Gran Bretaña y la Argentina a negociar una solución al problema de las Malvinas, como parte del proceso universal de descolonización. Lo que las partes debían negociar eran los términos de la devolución de las islas, y es eso lo que discutieron durante más de dieciseis años. Gran Bretaña no tenía interés en acelerar las discusiones, y la Argentina no tenía modo de presionarla. En febrero, durante la última ronda de negociaciones, la Argentina propuso que --en lugar de celebrar discusiones anuales-- se constituyera una comisión permanente, que debería reunirse todos los meses. La representación británica se opuso y, al regresar a Londres, su titular, Richard Luce, declaró: "Hemos ganado un año más". Ahora, la cuestión de las Malvinas está, por primera vez, iluminada por los focos de la atención mundial. Gran Bretaña ya no puede adoptar impunemente una política de obstrucción.

Por lo pronto, la Resolución 502 del Consejo de Seguridad --promovida por Gran Bretaña, sancionada el 3 de abril y esgrimida a lo largo de todo el conflicto armado por el gobierno británico-- exige que, después del cese de hostilidades y el retiro de las tropas argentinas que ocupaban las Malvinas, las partes inicien negociaciones sobre el futuro de las islas.

La Argentina debe presionar y obtener apoyos para forzar a Gran Bretaña a tales negociaciones. Debe estar preparada, por otra parte, a denunciar cualquier intento británico de recolonización (establecimiento de nuevos pobladores, construcción de bases militares, concesiones para la explotación de riquezas) y a oponerse a toda ficción de autogobierno. Es notorio que la autonomía no obedecería a la realidad ni a la voluntad previa de los isleños, sino a una decisión de Londres tendiente a evitar la devolución de las islas a la Argentina. No se trataría de una descolonización, sino de una simulación dirigida a perpetuar un status colonial. Si Gran Bretaña intentara llevar esa simulación adelante, la Argentina debería promover un debate internacional . El caso debe ser llevado en cualquier circunstancia a la Asamblea General de la ONU, donde Gran Bretaña no tiene ventajas --como ocurre en el Consejo de Seguridad, del cual es miembro permanente y en el cual tiene poder de veto-- y se hallará, sin duda, en franca minoría. Desde luego, se trata no sólo de lograr la discusión del caso por la Asamblea sino de realizar, previamente, una tarea de esclarecimiento y concertar cursos de acción con los países latinoamericanos, el Movimiento de Países No-Alineados y todos los países que respaldan la reivindicación argentina.

EL CASO ANTE LA OEA

La Argentina no contó, durante el conflicto armado, con el apoyo de países que --como Chile o Colombia-- censuraron el uso de la fuerza. Sin embargo, aun esos países han reconocido el derecho de la Argentina sobre las Malvinas. Cualquier solución que Gran Bretaña imponga ahora --ya sea una fortificación propia o el establecimiento de una base de terceros países, un grupo de naciones o una organización internacional-- será interpretada como una presencia extra-

continental en la plataforma americana, tendiente a preservar el status colonial de un territorio que --todos los países latinoamericanos coinciden en esto-- pertenece a la Argentina.

En la OEA, Estados Unidos no tiene poder de veto: el voto norteamericano vale exactamente igual que el de cualquier otro país miembro. Por lo tanto, en todo aquello en lo que América Latina esté de acuerdo, Estados Unidos no tiene más alternativa que aceptar la voluntad latinoamericana --convertida en resoluciones de la OEA-- o romper con el sistema interamericano.

Durante la crisis, Estados Unidos se cubrió con un argumento formal: era necesario evitar que la fuerza se convirtiera en un modo de resolver problemas territoriales. Ahora, estará encerrado en la disyuntiva: o defender el derecho argentino y entrar en conflicto con Gran Bretaña, o aprobar el mantenimiento del status colonial y entrar en conflicto con la OEA misma. Esto coloca a Washington en una situación de extrema debilidad, y la Argentina debe aprovechar esa circunstancia. Cualquiera de los dos resultados posibles beneficiará, en distinta medida, la reivindicación argentina: ya sea que Estados Unidos decida respaldarla, o que las Malvinas se conviertan en el motivo de un enfrentamiento entre Washington y América Latina, la posibilidad de que Gran Bretaña consolide su dominio colonial de las islas será seriamente afectada.

EL CASO EN RELACION CON ESTADOS UNIDOS

La política exterior de un país expresa los intereses de ese país, tal como los perciben sus gobernantes. La decisión norteamericana de respaldar a Gran Bretaña en el conflicto armado obedeció --en la interpretación de Ronald Reagan y Alexander Haig-- a un interés nacional norteamericano: la preservación de la amistad de un país clave en la OTAN.

Hay, dentro de Estados Unidos, sectores que no perciben del mismo modo el interés del país. Concretamente, hay sectores partidarios de que Washington remedie el daño causado a sus relaciones interamericanas. Es claro que la Subsecretaría de Asuntos Interamericanos del Departamento de Estado tuvo, sobre el particular, diferencias con el ex Secretario de Estado Alexander Haig. También en el Consejo Nacional de Seguridad hay una tendencia que auspicia una política exterior con mayor énfasis en las relaciones hemisféricas. La representación ante la ONU hizo pública su disidencia con Haig durante la crisis, y Jean Kirkpatrick ha señalado reiteradamente que la Casa Blanca debería preocuparse tanto de las relaciones continentales como de la alianza atlántica.

El lobby --es decir, la búsqueda sistemática de apoyos, a través de contactos directos-- debe ser una tarea consecuente de la diplomacia argentina, tanto en el Ejecutivo como en el Congreso norteamericanos.

La designación de George Schultz como nuevo Secretario de Estado ha abierto una posibilidad: Haig, el ex jefe de la OTAN, el general que reducía toda la política exterior norteamericana a una competencia con la URSS y tenía una visión horizontal del mundo --de la cual todo el hemisferio sur quedaba fuera--, ha sido reemplazado por un economista que hace negocios con países de la OPEP y tiene, por lo tanto, otra percepción sobre las necesidades e importancia de los países del Tercer Mundo. Esto no es una garantía de cambio en el caso específico de las Malvinas. Es, sin embargo, una oportunidad de que tal cambio ocurra o, más precisamente, de presionar para impulsarlo. Si Estados Unidos se apartara de la posición a que lo llevó Haig --quien en uno de sus últimos actos como Secretario de Estado llegó a declarar que las Malvinas eran "una propiedad" de Gran Bretaña-- la Argentina habría dado un paso adelante.

Esta labor no debe confundirse con la actitud de quienes, en el pasado, confiaron en la protección de Estados Unidos y auspiciaron una subordinación. La Argentina ha aprendido que sus intereses no son necesariamente los mismos que los intereses de Estados Unidos. La actitud norteamericana durante la crisis demostró que, inclusive, puede haber un antagonismo. Esto impone que encaremos nuestras relaciones con Washington de un modo distinto al tradicional, pero sin caer en el extremo de suponer, ahora, que los intereses de Estados Unidos son necesariamente opuestos, en toda circunstancia, a los argentinos. Semejante oposición permanente de intereses no existe, siquiera, entre Estados Unidos y la Unión Soviética.

Una política exterior realista debe reconocer que, en tanto primera potencia del mundo y poder hegemónico en el hemisferio, Estados Unidos tendrá influencia, directa o indirecta, en cualquier problema de política internacional que afecte a la Argentina. Libre de falsos idealismos, la diplomacia argentina (en Estados Unidos) debe dedicarse a identificar intereses comunes a ambos países, individualizar dirigentes cuya percepción del interés norteamericano se acomode más a nuestro propio interés, y tratar de aprovechar las circunstancias y tendencias que favorezcan a la Argentina. En el caso concreto de las Malvinas, hay obvias posibilidades de que una adecuada estrategia argentina empuje a Washington a actitudes que favorecerían nuestra reivindicación o, al menos, limitarían sensiblemente las posibilidades británicas de bloquear la futura reincorporación de las islas a la Argentina.

EL CASO EN RELACION CON LA UNION SOVIETICA

El bloque socialista tiene un interés propio en el apoyo de la reivindicación argentina. El diferendo de las Malvinas enfrenta a una potencia occidental -- aliada principal de Estados Unidos -- con un país del Tercer Mundo. El motivo del diferendo es la preservación, por parte de esa potencia, de un status colonial. En la guerra a la que dio origen el diferendo, Estados Unidos y los países de la OTAN se aliaron a esa potencia, ayudándola a reestablecer ese status colonial, transitoriamente quebrado por el país del Tercer Mundo. El hecho provocó una reacción anti-colonialista, particularmente en América Latina, donde la actitud norteamericana puso a Washington en contradicción con la mayor parte de los países del área.

La URSS, que (en sus relaciones con Occidente) había sido puesta a la defensiva por su invasión de Afghanistán y su co-responsabilidad en el aplastamiento de la rebelión polaca, ha retomado la iniciativa por efecto de la alianza anglo-norteamericana contra la Argentina y, luego, el respaldo de Estados Unidos a la invasión israelí del Líbano. Ambos casos le permitieron a Moscú ilustrar su tesis sobre la naturaleza opresiva de las potencias occidentales. La Argentina, por su parte, pudo haber obtenido (y puede obtener) beneficios diplomáticos de la posición soviética.

Las coincidencias en el campo de las relaciones internacionales no reflejan necesariamente coincidencias ideológicas. Estados Unidos y la URSS fueron aliados durante la segunda Guerra Mundial. China, un país comunista, estableció a fines de 1969 una relación especial con Estados Unidos, a fin de contrapesar a la URSS. Washington estuvo dispuesto a esa relación, según Henry Kissinger, "para estimular a ambas potencias comunistas a mantener mejores relaciones con Estados Unidos".

"Nosotros no tenemos enemigos permanentes, y juzgamos a los demás países por sus acciones (en el campo internacional), no por su ideología doméstica", dijo entonces el propio Kissinger. Por supuesto, un gran poder puede formar alianzas con poderes ideológicamente opuestos sin perder su propia fisonomía; un país débil no puede imitar la estrategia sin riesgo de quedar subordinado. Esto depende, sin embargo, de la forma en que se encare la relación.

En materia de comercio internacional, la Argentina ha experimentado con la URSS una política de mutua conveniencia. En 1980, cuando Estados Unidos auspició un embargo de cereales contra los soviéticos, el gobierno militar argentino --ubicado en las antípodas del socialismo-- se negó a participar en esta "acción punitiva... originada en centros de decisión ajenos al país". La Argentina continuó, y aumentó, sus ventas de cereal a la URSS.

En materia de política internacional, también es posible identificar intereses comunes, no para establecer una alianza global, pero sí para aunar esfuerzos en los casos específicos en que --aun por motivos completamente distintos-- los intereses soviéticos y argentinos coincidan.

Esto tiene particular importancia con relación a la ONU, dado el peso que los países socialistas tienen a la hora de formar mayoría en la Asamblea General y, especialmente, por el hecho de ser la URSS un miembro permanente del Consejo de Seguridad.

EL CASO EN RELACION CON LOS PAISES NO ALINEADOS

Durante el conflicto armado, el Movimiento de Países No Alineados proclamó su solidaridad con la Argentina. Este Movimiento ha sostenido reiteradamente que los conflictos de los países periféricos no pueden verse (al menos no de forma exclusiva) a través del prisma

de la confrontación Este-Oeste. La guerra del Atlántico Sur vino a probar que las contradicciones Norte-Sur, aun dentro de Occidente, constituyen una amenaza a la paz internacional y requieren atención. Los países no-alineados, en su mayoría provenientes del Tercer Mundo, auspician que esas contradicciones sean resueltas a favor del Sur, tradicionalmente sometido a una relación desigual que favorecía a los poderes imperiales de Europa, sucedidos luego, en cierta forma, por Estados Unidos. Las Malvinas constituyen un símbolo apropiado para esa reivindicación.

Nuestra relación con los países no-alineados es firme. La Argentina tiene una larga tradición de independencia, en materia de política exterior. Mantuvo su neutralidad durante la primera Guerra Mundial, que fue denunciada por el gobierno de Hipólito Yrigoyen como una "conflagración inter-imperial". Luego, se negó a integrar la Liga de Naciones, porque ésta no incluía a los vencidos ni a los "países pequeños", integrantes de lo que más tarde se llamaría el Tercer Mundo. Tampoco participó la Argentina de la segunda Guerra Mundial. Al cabo de ésta, cuando surgió el mundo bi-polar y se inició la "guerra fría", el gobierno de Juan Domingo Perón adoptó lo que llamó "la tercera posición". Nuestro país es miembro del Movimiento de Países No Alineados, y en 1979 asistió a la sexta Conferencia, celebrada en La Habana bajo la presidencia de Fidel Castro. No se trata, pues, de realizar ahora una aproximación a ese Movimiento, sino de hacer valer el carácter de miembros y la tradición argentina.

En cambio, sí será necesario que la Argentina adopte una posición más activa en la defensa de los intereses de otros países del Tercer Mundo. A diferencia de Brasil, que ha seguido una política conse-

cuente de acercamientos al África, la Argentina ha sido, en general, negligente respecto de las relaciones directas con los países del Tercer Mundo. Un caso inmediato al que la Argentina deberá prestar su solidaridad es la reivindicación que ha emprendido el gobierno de Mauricio, reclamando Diego García: una dependencia de Mauricio, de que Gran Bretaña entregó en arriendo a Estados Unidos en 1965 --para que los norteamericanos construyeran allí la base naval-- antes de acceder en 1968 a la independencia mauriciana.

EL CASO CON RELACION A AMERICA LATINA

La importancia de la solidaridad latinoamericana fue percibida claramente por la Argentina durante la crisis. Desde luego, conservar esa solidaridad es imprescindible.

En términos generales, debe entenderse que las Malvinas ofrecieron la ocasión para que América Latina expresara una comunidad de intereses que va más allá de la reivindicación de ese archipiélago pra la Argentina. La ofensiva militar británica, el boicot económico de la comunidad europea, la alianza de Estados Unidos con Gran Bretaña, reforzaron la convicción de que América Latina tiene no sólo la posibilidad, sino también la necesidad de integrarse. La Argentina debe corregir algunos aspectos de su política económica internacional, y de su política exterior, para asumir una actitud más positiva respecto de ese objetivo.

En cuanto a las Malvinas en sí, la Argentina no puede limitarse a debatir la cuestión en la OEA. Es necesario mantener un intercambio de información y discusiones permanentes, formales e informales, con todos los países del área. Algunos de ellos --Venezuela, Panamá, Perú, Bolivia-- fueron especialmente activos en su solidaridad durante el conflicto armado, y previsiblemente lo serán en esta etapa ulterior. Su amistad debe ser cultivada, y sus opiniones tenidas especialmente en cuenta. El diálogo, de todos modos, debe com-

prender a la totalidad de los países latinoamericanos, y un esfuerzo particular deberá hacerse en el caso de los países que tuvieron, durante la crisis, una actitud menos cooperativa.

Colombia --donde ahora el triunfo de Belisario Betancur en las elecciones generales ha creado expectativas de un cambio de posición-- reaccionó en función del temor a que Venezuela y Nicaragua --dos países con los cuales Colombia mantiene disputas territoriales, y que apoyaron la ocupación militar de las Malvinas-- pudieran sentirse estimulados a la acción por un eventual exito argentino.

México adoptó una actitud distante, que en cierta forma refleja la distancia física que lo separa del área de conflicto,

así como el debilitamiento de sus relaciones con el cono sur, derivado de las circunstancias políticas que en los últimos años vivió esta parte del continente.

Brasil expresó, internamente, la contradicción entre los sentimientos de solidaridad y rivalidad que siempre han caracterizado las relaciones argentino-brasileñas, pero que durante este siglo se han resuelto invariablemente a favor del sentimiento de solidaridad.

En ninguno de estos casos, la debilidad del apoyo a la Argentina ha obedecido a una incompatibilidad o a factores irremovibles. Ahora, nuestro país debe prevenir, y no sólo en su propio interés, que una división del frente latinoamericano favorezca la consolidación de un status colonial en el Atlántico Sur. Eso exige que, comprendiendo y aceptando las razones que algunos países pudieron tener para guardar distancias durante el conflicto armado, cree en ellos consciencia sobre los riesgos implícitos en las iniciativas que Londres se propone poner en marcha. Sin

duda, la cooperación de países como Venezuela, por ejemplo, será de gran utilidad en la remoción de cualquier barrera a un firme unidad latinoamericana sobre la cuestión.

EL CASO CON RELACION A CHILE

El chileno es un caso especial, que merece un extremo cuidado. Durante todo el conflicto armado, Gran Bretaña realizó notorios esfuerzos para involucrar a Chile. Al margen de las gestiones que pudieron realizar el Foreign Office y las Fuerzas Armadas británicas para obtener apoyo diplomático y logístico de Santiago, la prensa londinense llevó a cabo una tarea sistemática, tratando de fijar la idea de una alianza británico-chilena: la BBC, ITN (servicio informativo de la televisión privada) y varios diarios londinenses mantuvieron, durante casi tres meses, a un total de 14 periodistas en Punta Arenas. Desde allí, casi a diario, los medios ingleses difundían informaciones que, en la mayor parte, no recibieron confirmación posterior,

y a menudo resultaban contradictorias entre sí. En todo caso, sugerían que Chile estaba cooperando activamente con la flota británica. En más de una oportunidad, tales informaciones fueron reproducidas por la prensa argentina.

El único conflicto que subsiste entre la Argentina y Chile está perfectamente localizado: ambos países disputan la posesión de tres pequeñas islas, al sur del paralelo 55, en el Canal de Beagle. Ninguno de los dos puede tener interés en que ese diferendo localizado se transforme en un problema mayor, tornando a los 5.505 kilómetros de frontera común en una línea de posibles choques.

El interés británico es asegurar el status colonial de las Malvinas, y a ese fín Londres procura sacar provecho del conflicto del Beagle, de la aspiración de Chile al Atlántico y eventualmente de los intereses conflictivos de Chile y la Argentina sobre un sector antártico.

Los chilenos no pueden ignorar, sin embargo, que nuestros dos países deben convivir en un espacio común y que, por lo tanto, toda ganancia que no surja del entendimiento mutuo es más indeseable que una pérdida. Por otra parte --como es natural, y Estados Unidos acaba de hacérselo sentir a la Argentina-- las potencias orientan su acción de acuerdo con sus propios intereses, y éstos suelen ser cambiantes. No hay, entre Gran Bretaña y Chile, intereses comunes estables, fundados en la geografía, la historia, la cultura, como sí los hay entre Chile y la Argentina.

Eso no obstante, la Argentina tendrá que actuar con realismo y aceptar que no todos los centros de decisión chilenos tienen que obedecer, necesariamente, al interés objetivo de Chile. Por lo tanto, es importante remover cuanto antes el único factor de contradicción entre ambos países. La mediación de Juan Pablo II ofrece la salida más honorable que ambas partes podrían haber elegido para las mutuas renuncias que exige toda solución negociada del conflicto territorial.

Para la Argentina, los principales intereses en juego son el "principio atlántico" --consagrado en el Protocolo de 1893, según el cual "Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico"-- y los derechos sobre la Antártida, que no deberían ser alterados por ninguna solución que se dé al problema del Beagle. A eso se suma ahora un interés cierto en la inmediata remoción de este conflicto remanente, que perjudica la relación argentino-chilena y ofrece a Gran Bretaña la oportunidad de crear --con propósitos de corto plazo, que sólo atienden al interés británico-- conflictos que pueden afectar por muchos años la existencia en el cono sur americano.

La Argentina debe acelerar las negociaciones del Vaticano, y no ahorrar esfuerzos que puedan conducir a la más rápida solución del conflicto. En la tarea ulterior de reparar las relaciones bilaterales, estará ayudada no sólo por la Historia --que une a ambos países desde sus orígenes-- sino, inclusive, por lo ocurrido en el pasado inmediato.

La Argentina mantenía dos conflictos simultáneos: uno con Chile por las islas del Canal de Beagle, otro con Gran Bretaña por las islas Malvinas. En ambos casos, la posesión la tenía la otra parte. Chile es, en términos militares, inferior a la Argentina; Gran Bretaña es el tercer poder militar del mundo. La Argentina no fue a la guerra con Chile y, en cambio, enfrentó a Gran Bretaña, aun después de conocer que los británicos contaban con el apoyo material de Estados Unidos y la solidaridad económica de Europa. La flota inglesa que se reunió en torno de las Malvinas estaba compuesta por 101 barcos: aproximadamente, cinco veces la Marina de Guerra chilena.

Es posible, y conveniente, discutir si no fue un error de la Argentina usar la fuerza contra Gran Bretaña; pero también es posible y conveniente destacar que la Argentina no usó la fuerza contra Chi-

le. Nadie podría suponer que la reacción chilena era más temible que la británica; por lo tanto, es necesario ver esa decisión argentina como el resultado de una convicción, mantenida aun en momentos de crisis en las relaciones bi-laterales: la convivencia es, tanto para la Argentina como para Chile, una prioridad a la cual debe subordinarse cualquier otro objetivo de las partes. Es esa prioridad la que debe reasegurarse ahora mediante la remoción de un factor de riesgo, potenciado por el posible usufructo que Gran Bretaña haga de él.

CONCLUSION

La Argentina está obligada a actuar rápidamente, antes de que el status de las Malvinas sea definitivamente modificado. Desde luego, debe partir de este hecho: la derrota militar ha tornado imposible la restitución de las islas en el futuro inmediato. El objetivo es ahora impedir que aun las posibilidades de restitución a mediano o largo plazo resulten afectadas. A ese fín, la Argentina deberá respaldarse en los apoyos con los que cuenta --América Latina, los países no-alineados, en cierta medida el bloque socialista--, llevar el caso a la Asamblea de la ONU, convertir la descolonización de las Malvinas en una exigencia de la OEA y colocar a Estados Unidos en situación de apoyar la reivindicación argentina o afrontar una crisis en sus relaciones con el hemisferio.

Con relación a Gran Bretaña misma, el objetivo de la movilización diplomática que debe encarar la Argentina es convertir a las Malvinas en un Sinaí británico: un territorio conquistado, que el vencedor querría retener o internacionalizar, evitando en todo caso la restitución a sus legítimos dueños, pero que finalmente deberá restituir. Eso es lo que ocurrió con la península de Sinaí,

ocupada por Israel en 1967. La conservación de ese territorio era considerada vital en Tel Aviv, y asentamientos sionistas se crearon en la península, a fín de consolidar la presencia israelí. Sin embargo, la retención de esa parte de Egipto sometió al Estado israelí a la condena internacional y, finalmente, puso a su gobierno en contradicción con el norteamericano. Por último, Israel debió aceptar la retirada, e inclusive se la impuso a los propios sionistas que resistían la devolución: algunas semanas atrás, Yamit fue el escenario de una patética e inútil resistencia judía a esa decisión dictada por la necesidad internacional.

Conquistar algo semejante no será tarea fácil para la Argentina: requiere retomar el impulso perdido, comprender que nada hay más peligroso que el abatimiento posterior a una derrota militar, anticiparse a los planes que Gran Bretaña ha puesto en marcha para entorpecer la eventual restitución, movilizar la compleja maquinaria diplomática, y establecer una dirección política capaz de gobernar la acción que los representantes argentinos deben llevar a cabo, simultaneamente, en numerosas capitales y en el seno de los organismos internacionales pertinentes. Quizás el nombramiento de un negociador especial, con rango de embajador sin destino fijo pero con amplias facultades, que actuara con un equipo, consagrado exclusivamente al tema y bajo la supervisión directa de la cancillería, podría contribuir a la estrategia. En todo caso, lo indispensable (y lo decisivo) es la voluntad política de continuar, en el campo diplomático, la acción que infructuosamente se planteó hasta el 14 de junio en el campo militar.

C58/15

110

(Remitido por Agroeralem por Mje 049 en poder Div. Ag. con artículo en Aleman).

B-X M4

C58/15

EL SERVICIO SECRETO DE LONDRES PERDIO LA BATALLA POR LAS MALVINAS

De Fritz WIRTH

El 3 de abril el diputado laborista (1982) Eduard ROWLAND hizo una observación en el Parlamento que hizo saltar de ira a los directores generales de los diversos servicios secretos británicos de sus asientos. "Nuestras informaciones del servicio secreto sobre la Argentina son excelentes", dijo ROWLAND 24 horas después de la invasión argentina a las islas Malvinas con énfasis " por que hace años que leemos los telegramas argentinos diplomáticos.

ROWLAND debía saberlo por que años aatrás era Ministro de Estado en el Ministerio de RREE británico. Una serie de estos telegramas posiblemente pasaron por su escritorio.

También de otra manera los británicos eran bien servidos respecto al servicio secreto. Desde los días de Clement ATTLESS hay un convenio que permite al servicio secreto el acceso a las averiguaciones del servicio secreto americano. Y esa CIA manda diariamente dos satélítes de investigación sobre sudámerica (palabra código KH 11).

Además tienen acceso a las informaciones del satélite de investigaciones de la Marina americana con el nombre código "Nube Blanca" controlado por la base americana EDRELL en Escosia.

Estos satélites de espionaje en combinación con las informaciones que tenían el ejército americano a su disposición gracias a su estrecho contacto con altos oficiales argentinos, hicieron llegar al anterior funcionario de la CIA Lord MAYER a la conclusión: Estoy segúro que los británicos tenían informaciones sobre lasplaseada invasion argentina a las islas Malvinas, una semana antes del evento".

Si esto es cierto - no llegaron a la dirección coprrecta entonces el informe de Lord FRANKS sobre las Malvinas, conversado ayer en el Parlamento, consta categóricamente. "No había ninguna informaciónes secreta acerca de la invasión de fuentes americanas". Esto es para el Gobierno una notable constatación , "de no haber sabido nada de la invasión, de no poder preveerla y de no evitarla". Al mismo tiempo esta frase del informe de FRANKS refleja sombras serias al servicio secreto Británico, Este servicio sale mal del conflicto respecto a las Malvinas. La única consecuencia personal que saca el gobierno del "Informe FRANKS" concierne al servicio secreto británico. La señora THATCHER la dió a conocer el martes a la tarde en el debate dellas Malvinas. Ella remplazo aquel hombre que tenía la última palabra en la evaluación del material secreto británico proveniente dle Ministerio de RREE, por un nuevopfuncionario.

Reprimenda para hombres que oficialmente no existen

Pero todo lo demás como de costumbre son los asuntos y defectos del servicio secreto británico, queda como siempre bien tapado. Por que eso es lo

fantástico de esta reprimenda al servicio secreto de Lord FRANKS: Cae a isntituciones y hombres que oficialmente no existen. El Gobierno Británico niega hace de más de 70 años la existencia de las organizaciones secretas, operando bajo los códigos: MI-5 y MI-6.

Esto diferencia la reservada sociedad británica de la americana: en Washington el FBI organiza regularmente visitas guidas por su edificio en la avenida Pennsylvania para el ciudadano interesado. Y quien busca el cuartel general de la CIA encuentra una indicación en el camino al aeropuerto DULLES, diciendo""Central Intellegence Agencie priemr calle a la derecha". En Inglaterra,al contrario, un periodista será procesado si nombra las direcciones de MI-5 y MI66 y sus directores generales.

Este complejo secreto británico hizo más daño que bien al prestigio y labor de MI-5 y MI-6. Hizo de estas instituciones durante las últimas dos décadas unbasurero tarato para todos los defectos del servicio secreto británico, empezando con Kim IBILLEN hasta Geoffrey IVIME. Y como estas instituciones oficialmente no existen no se pueden defender oficialmente. Segúro es: estas instituciones tienen una fama más mala que merecen. También es segúro: hay leyendas respecto a estos servicios secretos que tienen poco que ver con la realidad.

Juegos de espionaje con agentes casi es pasado

MI-5 es competente para el contraespionaje y desde su fundación en el año 1909 consiste de un sólo hombre, capitánVernon KELL. Causa de la fundación y motivo para la caza de espías era la cifra alta de agentes alemanes acutuando en aquel entonces en tierra británica. MI-6 se fundó dos años más tarde y sirve en primer lugar para obtener informaciones del extranjero. Británicos concientes de su hsitoria datan la existencia de estos servicio secretos al año 1704 y nombran al autor de "Robinson CRUSOE", Daniel DEFOE, "padre del servicio secreto británico". Sea como sea ; en el(uso interno detrás del escenario de WHITEHALLestas observaciones no corren más) ya no son más los informantes británicos eclusivos. Por que el usual juego de espionaje con agentes, biromes secretas y tintas invisibles pertenece al pasado. Por lo menos el 80% de las informaciones secretas británicas hoy en día vienen por vía telefónica. La más importante, grande y cara agencia de informaciones es el centro de CHETELHAMM con más de 10.000 colaboradores..
¿Cómo trabaja este servicio secreto?
¿Cómo evalúa sus informaciones y como se convierten en decisiones políticas del gobierno?
La respuesta viene a estas preguntas de algunos índices sobre defectos y cortocircuítos durante el conflicto de las Malvinas.

Todos los lúnes a la mañana se encuentran en la oficina de Gabinete del WHITEHALL, a un paso de DOWENING STREET 10 hombres del servicio secreto de MI-5 y MI-6 representantes del centro electrónico de información de CHETELHAM funcionarios del Ministerio de RREE y del Ministerio de Defensa, trayendo la "materia prima"que llegó en el curso de la semana pasada a sus oficinas. Estos señores

se reparten en grupos llamados "Current INtellgence Groups" (CI9). Sus tareas son geográficamente limitadas. El jefe observador de esta oficina de Gabinete es el respetado Malcolm MACKINTOSH y para el áre latinoamericana la persona competente durante la guerra por las Malvinas era el Brigadier Adam GRUDON. Esta primera fase de la evaluación del material de información está supervisado por un funcionario de la oficina de gabinete, Robin O'NEIL. Los "Current Intelligence Groups" destilan de su material un resumen de su área. El miércoles siguiente se reunen en el mismo lugar aquellos hombres que realmente son del servicio secreto WHITEHALL, a quienes ningún periodista británico puede nombrar en su diario. Eran durante la guerra por las Malvinas el director general del centro de información CHETELHAM, Sir Brian TOVEY, el jefe del servicio secreto militar británico, Sir James GLOVER, los directores generales de MI-5 y MI-6, Sir,Howard TRAYTON SMITH y Sir Arthur FRANKS. Ellos en conjunto forman la parte más importante del servicio secreto dentor del aparato del g gobierno británico llamándose "Joint Intelligence Comitte" (JIC). A este pertenecían el coordinador del servicio secreto de la Ofinina de Gabinete Sir Antony DRIFF y como presidente durante la crisis de las Malvinas, Sir Antony ACLAND. Estos seis hombbes examinan todos los miércoles a la mañana el material presentado por los comites, estiman su importancia y le dan su valor político. El material seleccionado y comentado por ellos se imprime en la noche del miércoles al jueves llamándose "Libro rojo" y el jueves temprano a la mañana se remite al"Comite de Ultramary Defensa" del gabinete bajo la presidencia de la señora Thatcher. Del todo el gabinete tiene acceso al "Libro Rojo", sólo algunos ministros selectos como los misnitros de defensas, de RREE y de Irlanda del Norte.

En esta maquinaria complicada obviamente había cortocircuítos decisivos antes de la invasión de las Malvinas. Por que - como se podía averiguar - el amterial secreto que tenían estos hombres respecto de las Malvinas de fuentes distintas a su disposición era bueno, pero su juicio a veces era catastrófico. Ahora se sabe lo siguiente: el gurpo latinoamérica de este organismo se reunió 18 veces entre julio 1981 y marzo 1982 para evaluar informaciones secretas de su área, pero ni una sola vez en estas reuniones se trató el temade las Malvinas.

El Ministerio de RREE creyó en un blaf

El motivo probable: un miembro de este grupo presentó en la primavera de 1981 material alarmante sobre una inminente invaisón argentina a las Malvinas. Este materialresultó falso y causó bastante disgusto. A partir de este momento había en este grupo la tendencia de no dar mucha importancia a las informaciones respecto al conflicto de las Malvinas.

Todavía más importante para el fracaso del"Joint Intelligence Comitee" era el hecho que este gremio fue presidido por Sir Antony ACLAN un alto funcionario del Ministerio de RREE. Pero este Ministerio tenía una opinión fija

respecto al conflicto de las Malvinas.

No creyó en una invasión, consideró el permanente ruído de los sables de la Junta Argentina como un bleff. La consecuencia: el centro del servicio seereto en WHITEHALL cambió más en la opinión política formada en el Ministero de RREE respecto a la crisis de las Malvinas, que en el material secreto.

Además el jefe de este centro esperó su traslado justo en el momento culminante de la crisis. Tenía en vista el puesto de "Permanent Undersecretary" (Subsecretario Permanente), es decir del funcionario más alto en el Ministerio de RREE. Su sucesor después de la guerra con las Malvinas fue Patrick WRIGTH.

La ironía de este asunto a pesar de que WRIGTH no tiene la responsabilidad de los cortocircuítos y de las decisiones equivocadas del centro del servicio secreto, él tiene que irse. El PrimerMinsitro Magaret THATCHER anunció el martes en el Parlamento que en el futuro esta posición será ocupada con un funcionario "independiente". Esto significa bien claro: será un hombre de su confianza. Sigue el desmontaje del Ministerio de RREE, practicado por ella desde el conflicto de las Malvinas.

C58/1K

CS8/1K

NOTICIAS DE LA BBC DE LONDRES

HORA: 24:00 FCIA: 9.411

Repite noticias de la hora 20:00
Agrega: Que hubo intercambio de fuego de artillería desde las posiciones británicas cerca de Monte KENT hacia y desde Puerto Argentino, además que este último fue atacado desde tierra, mar y aire.

Sobre el accidente reportado por los ingleses y en el cual murieron tres soldados argentinos, dice que un oficial prisionero comentó que ya habían tenido, con anterioridad, problemas con munición defectuosa.

Panamá y España presentaron una moción de "cese de fuego" ante las Naciones Unidas y que en el caso de votación favorable a esa moción, Inglaterra hará uso del "veto". Asimismo comentó que Perez de Cuellar aún mantendrá conversaciones no-oficiales entre los representantes de los dos países tratando de llegar a un acuerdo que satisfaga a ambas partes.

Un jornalista de "Le Figaro" fue expulsado de la Argentina por causas que titularon de "razones de seguridad" al intentar obtener información reservada.

Corresponsables inglesas en las Malvinas, indica que la falta de noticias por parte de Inglaterra y del Estado Mayor Conjunto, se debe no solamente a restricción sino a las malas condiciones climáticas ya que había 2° bajo cero durante el día de hoy en esa zona.

FIA: 03 de Junio- 1982 HORA: 0100 FCIA: 9.411

Idem hora 24:00

A partir de esta hora, hasta las 05:00, se repiten las mismas noticias. Desde la hora 06:00, recepción comienza a ser "tapada" por emisoras chinas. Otras frecuencias de la BBC por la hora, no se toman.

NOTICIAS DE LA BBC DE LONDRES

HORA: 24:00 FCIA: 9.411

Repite noticias de la hora 20:00
Agrega:Que hubo intercambio de fuego de artillería desde las posiciones británicas cerca de Monte KENT hacia y desde Puerto Argentino, además que este último fue atacado desde tierra, mar y aire.

Sobre el accidente reportado por los ingleses y en el cual murieron tres soldados argentinos, dice que un oficial prisionero comentó que ya habían tenido, con anterioridad, problemas con munición defectuosa.

Panamá y España presentaron una moción de "cese de fuego" ante las Naciones Unidas y que en el caso de votación favorable a esa moción, Inglaterra hará uso del "veto". Asimismo comentó que Perez de Cuellar aún mantendrá conversaciones no-oficiales entre los representantes de los dos países tratando de llegar a un acuerdo que satisfaga a ambas partes.

Un periodista de "Le Figaro" fue expulsado de la Argentina por causas que titularon de "razones de seguridad" al intentar obtener información reservada.

Corresponsables ingleses en las Malvinas, indica que la falta de noticias por parte de Inglaterra y del Estado Mayor Conjunto, se debe no solamente a restricción sino a las malas condiciones climáticas ya que había 2° bajo cero durante el día de hoy en esa zona.

FCIA: 03 de Junio- 1982 HORA: 01:00 FCIA: 9.411

Idem hora 24:00

A partir de esta hora, hasta las 05:00, se repiten las mismas noticias. Desde la hora 06:00, recepción comienza a ser "tapada" por emisoras cubanas.Otras frecuencias de la BBC por la hora, no se tienen.

NOTICIAS DE LA BBC DE LONDRES

HORA 20:00

- El Papa, en su ultimo dia de visita a GB, nuevamente oró por la paz en el Atlántico Sur y entre Irak é Iran.

- Puerto Stanley está bajo el fuego de tierra, mar y aire. Las tropas británicas se han consolidado en las alturas y están tan cerca que pueden ver con sus prismáticos a los soldados argentinos.

- En Goose Green murieron tres prisioneros argentinos y hay varios heridos más al producirse un accidente mientras esta tropa limpiaba el terreno o campo de batalla. Se supone que fué originado por munición defectuosa.

- M.Thatcher dijo hoy a periodistas que si la tropa argentina era retirada en los próximos diez a catorce días, la batalla final sería evitada. No vé a los argentinos desempeñandose en soberanía en las islas; que más prefiere que la misma sea controlada por una fuerza multinacional.

- Perez de Cuellar dá por terminada su gestión

- Nicanor Costa Méndez viajó a la Habana para una conferencia de tres días de los paises no alineados. Hizo escala en Brasilia donde agradeció a su colega el apoyo y la ayuda ofrecida por ellos, pero manifesto que por ahora no la iban a necesitar. Se dice que el ministro de Relaciones Exteriores de Cuba le ofreció a argentina todo tipo de ayuda.

- M.Thatcher ya está cansada de todo esto, especialmente de que le hables de que no humille. Ella no humilla a nadie. Los habitantes de G.Green expresaron su deseo de ser y seguir siendo súbditos ingleses, de manera que esa es la razon fundamenta que justifica la toma de las islas. Y deberemos dejar tropa allí por muchos años, salvo que hagamos un arreglo con USA para establecer una fierza multinacional; no olvidarse que cuando ellos nos pidieron que integraramos una en el Sinaí les dijimos que sí. Esta vez ellos deberán decirnos que sía nosotros.

- Dice que en ningun momento tuvo dudas del curso de acción a seguir. Que lamenta lo de las bajas y muertes británicas, que GB tuvo que salir nuevamente a defender la libertad y el honor

- Argentina envió hoy a Washington una importante misión de paz que quiere lograr un arreglo pacífico y honorable. Se trata de dos altos militares y según acñaró Costa Méndez, no llevan un plan de Paz. Y debe ser cierto ya que se incistió en el tema de la soberanía. Esto, sumado a las palabras expresadas por el Gobernador Menéndez, significa que no tienen contemplado el retiro de los siete mil soldados de P.Stanley. Ya no tienen abastecimientos y la pista está en muy mal estado. El bloqueo ha sido muy afectivo, a pesar de que Argentina afirma que mantiene un canal aéreo de abastecimiento.

- GB está muy disgustada y dolorida por el uso del napalm contra sus tropas

NOTICIAS DE LA BBC DE LONDRES

HORA 2o:00

- El Papa, en su ultimo dia de visita a GB, nuevamente oró por la paz en el Atlártico Sur y entre Irak é Iran.

- Puerto Stanley está bajo el fuego de tierra, mar y aire. Las tropas británicas se han consolidado en las alturas y están tan cerca que pueden ver con sus prismáticos a los soldados argentinos.

- En Goose Green murieron tres prisioneros argentinos y hay varios heridos más al producirse un accidente mientras esta tropa limpiaba el terreno o campo de batalla. Se supone que fué originado por munición defectuosa.

- M.Thatcher dijo hoy a periodistas que si la tropa argentina era retirada en los próximos diez a catorce días, la batalla final sería evitada. No vé a los argentinos desempeñandose en soberanía en las islas; que más prefiere que la misma sea controlada por una fuerza multinacional.

- Perez de Cuellar dá por terminada su gestión

- Nicanor Costa Méndez viajó a la Habana para una conferencia de tres días de los paises no alineados. Hizo escala en Brasilia donde agradeció a su colega el apoyo y la ayuda ofrecida por ellos, pero manifesto que por ahora no la iban a necesitar. Se dice que el Ministro de Relaciones Exteriores de Cuba le ofreció a argentina todo tipo de ayuda.

- M.Thatcher ya está cansada de todo esto, especialmente de que le hables de que no humille. Ella no humilla a nadie. Los habitantes de G.Green expresaron su deseo de ser y seguir siendo súbditos ingleses, de manera que esa es la razon fundamenta que justifica la toma de las islas. Y deberemos dejar tropa allí por muchos años, salvo que hagamos un arreglo con USA para establecer una fierza multinacional; no olvidarse que cuando ellos nos pidieron que integraramos una en el Sinaí les dijimos que sí. Esta vez ellos deberán decirnos que sía nosotros.

- Dice que en ningun momento tuvo dudas del curso de acción a seguir. Que lamenta lo de las bajas y muertes británicas, que GB tuvo que salir nuevamete a defender la libertad y el honor

- Argentina envió hoy a Washington una importante misión de paz que quiere logarar un arreglo pacífico y honorable. Se trata de dos altos militares y según acaaró Costa Méndez, no llevan un plan de Paz. Y debe ser cierto ya que se insiste en el tema de la soberanía. Esto, sumado a las palabras expresadas por el Gobernador Menéndez, significa que no tienen contemplado el retiro de los siete mil soldados de P.Stanley. Ya no tienen abastecimientos y la pista está en muy mal estado. El bloqueo ha sido muy afectivo, a pesar de que Argentina afirma que mantiene un canal aéreo de abastecimiento.

- GB está muy disgustada y dolorida por el uso del napalm contra sus tropas

C58/1 C

CSB/12

ENLACE UNICO PARA LAS FALKLANDS

Los ingenieros de la Marconi Comunication Systems están trabajando en un importante pedido del Ministerio de Defensa para proveer de un enlace de comunicaciones de alta capacidad de tráfico, totalmente digital y de tipo "line-of-sight" (linea de visión), alrededor de las islas Falkland. Se cree que es el primer sistema militar de este tipo en el mundo.

Marconi, como autoridad para el diseño e instalación proveerá un sistema de cabinas de comunicaciones que lo abarquen todo, unidades generadoras de energía en contenedores, con monitoréo e ingeniería supervisados a travez de una cabina de control del sistema. Como parte del sistema a proveer se incluyen instalaciones completas de repuestos.

Las primeras cabinas fueron embarcadas el mes pasado y serán instaladas antes de que llegue el invierno de l las Falkland, permitiendo el relevo del peraonal del Ejército que opera en sitios remotos. Está programado que el último embarque abandone la base de Marconi en Chelmsford, a fines de septiembre.

Las cabinas de comunicación albergan la radio de microondas digital, el múltiplex y el equipo supervisor con una base de microprocesador, junto a los supresores de fuego, baterías y los implementos de transmisión. En muchos

casos, las torres de antena van adosadas a las cabinas para minimizar el trabajo in-situ de los ingenieros civiles, un factor de gran importancia en las Falklands.

El sistema está diseñado para trabajar virtualmente en forma rústica en las rudas condiciones climáticas del Atlántico Sur. Toda la información a supervisar, así como las alarmas de fallas provenientes de los asentamientos serán reenlazadas a la Cabina del Sistema de Control ubicada cerca de Puerto Stanley, permitiendo que el control de todo el sistema lo lleven a cabo un equipo de dos hombres.

La Cabina de Control del Sistema tambien provee la interfase de la red a la estación terrena de via satélite provista por Marconi.

El rápido programa de construcción de Marconi en Chelmsford recibió la asistencia no solo a travez de la colaboración de British Telecom, quien realizó parte de los equipos digitales requeridos para el sistema en proyecto, sino por parte de la industria británica al proveer los necesarios items subcontratados y por la progresista actitud del MoD al Manejo del Proyecto.

El actual sistema de comunicaciones en las Falkland está basado en el exitoso sistema militar T riffid, provisto por Marconi al Ministerio de Defensa. El nuevo sistema reducirá significativamente la dotación de hombres requerida en las islas, y librará a los pocos que queden de mucho del frio y aburrimiento asociado a manejar asentamientos remotos y expuestos.

Traducción de la revista MILITARY AIRPORTS de junio de 1984.

Fotocopia Div. "D".

DIIATA

UERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
A A EN BOLIVIA

RESERVADO

LA PAZ, 27 de noviembre de 1984.

OBJETO: Informar.

AL SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL (Jefatura II - Inteligencia)

FUERZA AEREA
No. 1.144.187
6 Dic.84

1. Cumplimentando expediente Nº 1.286.451 de fecha 13 Nov 84, adjunto elevo al señor Subjefe TRES (3) folletos titulados: (1) "Islas Falkland" "Busqueda de un acuerdo Negociado por parte de Gran Bretaña", (2) "Las Islas Falkland y sus dependencias", (3) Notas explicativas sobre la película "La Guerra de las Falklands".

cumentos
regados:

2. La obtención de los folletos se realizó por medio de la Agregaduría Militar Argentina, ya que estos fueron introducidos por el Agregado Militar Ingles acreditado en Lima, con jurisdicción en Bolivia y que fué distribuida por el citado, en la ECEM del Ejército Boliviano en Cochabamba en forma directa.

3. Cabe dejar constancia, que tal folleto no ha sido entregado a la F.A.B. en ninguna de sus unidades, este informe ha sido dado por el Personal de dicha Institución inclusive por el Jefe del Departamento II.

4. Asímismo, informo al señor Subjefe del Estado Mayor General que esta Agregación Aeronáutica, ha preparado una exposición, que debería ser complementada por un video tape (visíta de Pierre Clostermann a Buenos Aires) y que por razones técnicas (la grabación del cassette Betamax enviado por esta dependencia debía efectuarse en sistena NTSC para reproducirlo en Bolivia) aún no se ha podido concretar, motivo por el cual ha sido diferida por el suscripto para el mes de marzo del año próximo.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
AA EN BOLIVIA

RESERVADO

C. E. No. 1.144.187

5. Referente al párrafo anterior la solicitud de envío de dicho video cassette se realizó el 16 de Marzo por Expediente No. 1.144.053 y reiterado verbalmente, para realizar sucesivas exposiciones no sólo en el Comando de la FAB en La Paz, sino también en las Unidades del interior para contrarrestar precisamente, el accionar Británico sobre la Fuerza Aérea de Bolivia.

6. Afortunadamente el C.N. Donald H. ROSS no tuvo la oportunidad de recorrer las Unidades de la FAB, pero lo ha logrado en el Ejército y la Armada Bolivianas sobre las jerarquías de Tcnl./C.F. hacia las inferiores, de acuerdo a lo informado por los Agregados de Ejército y Armada.

7. Por los motivos enunciados solicito del señor Subjefe del Estado Mayor General, contemplar la posibilidad de facilitar a esta Agregación de los elementos solicitados para realizar una serie de exposiciones informativas sobre el tema "Accionar de la Fuerza Aérea sobre Malvinas", comenzando desde sus antecedentes historicos, a efectos de propender el esclarecimiento de los hechos y lograr concenso sobre la verdadera historia de las Islas Malvinas.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Agregación Aeronáutica en Bolivia
Comando en Jefe

Comodoro Ronaldo Ernesto FERRI
Agregado Aeronáutico

Reference Services
Central Office of Information, London

Islas Falkland: Búsqueda de un acuerdo negociado, por parte de Gran Bretaña

Para los [illegible] gobiernos británicos no ha ofrecido duda alguna el tema de la soberanía británica sobre las Islas Falkland, ocupadas y administradas de forma continua, pacífica y eficaz por Gran Bretaña desde el año 1833. Sin embargo, estas islas han sido [illegible] muchos años, de una reclamación territorial por parte de Argentina y, desde mediados de la década de 1930, Gran Bretaña ha celebrado conversaciones con Argentina sobre [illegible] de posibles vías para el logro de una solución aceptable para los gobiernos británico y argentino, siempre con el consentimiento de los isleños. Las negociaciones se hallaban [illegible] curso cuando Argentina optó por el empleo de la fuerza invadiendo y ocupando las islas el 2 de abril de 1982.

Como consecuencia de esta invasión ilegal, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas exigió el cese de las hostilidades y la inmediata retirada de todas las fuerzas argentinas, solicitando de Argentina y Gran Bretaña que encontrasen una solución por vía diplomática para sus divergencias. Esto fue ignorado por Argentina. Gran Bretaña prestó total apoyo a los esfuerzos de intermediarios, especialmente del entonces Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. Alexander Haig, y con objeto de poner fin al conflicto con la mayor brevedad posible, estaba dispuesta a endorsar la idea de un acuerdo provisional bajo el cual ambas partes [illegible]arían las fuerzas de las islas y de la zona inmediata a las mismas, disponiéndose luego a iniciar negociaciones para una solución pacífica de la disputa, siempre que no se prejuzgase el resultado de las mismas. Sin embargo, Argentina rechazó todo intento de lograr una solución pacífica, haciendo caso omiso de la apelación para la retirada de sus fuerzas. Por consiguiente, el Gobierno británico, ejercitando su derecho de legítima defensa reconocido expresamente en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, se vio obligado a restablecer por la fuerza la administración británica de las islas. La guarnición argentina se rindió el 14 de junio.

Antecedentes históricos

La soberanía británica de las islas se funda sobre una base sólida histórica y jurídica[1]. En 1690, el capitán británico Strong realizó el primer desembarco de que se tiene constancia en las islas que denominó Falkland en honor del Vizconde Falkland, Tesorero de la Marina. Las islas carecían de población indígena antes de la llegada de colonos en la segunda mitad del siglo XVIII. Los británicos que se afincaron en las islas después de 1833, se convirtieron en la primera población permanente allí establecida. En ellas han vivido pacíficamente, desplegando su propio y particular modo de vida durante casi 150 años. Más de la mitad de la población remonta a [illegible] sus orígenes en las islas.

[1] Para mayor información acerca de las Islas Falkland y [illegible] el documento de referencia de la COI No 152/82-Sp, *Las Islas Falkland y Dependencias*.

Reference Services
Central Office of Information, London

Islas Falkland: Búsqueda de un acuerdo negociado, por parte de Gran Bretaña

Para los sucesivos gobiernos británicos no ha ofrecido duda alguna el tema de la soberanía británica sobre las Islas Falkland, ocupadas y administradas de forma continua, pacífica y eficaz por Gran Bretaña desde el año 1833. Sin embargo, estas islas han sido objeto, durante muchos años, de una reivindicación territorial por parte de Argentina y, desde mediados de la década de 1960, Gran Bretaña ha celebrado conversaciones con Argentina sobre dicho litigio de posibles vías para el logro de una solución aceptable para los gobiernos británico y argentino, siempre con el consentimiento de los isleños. Las negociaciones se hallaban en este punto cuando Argentina optó por el empleo de la fuerza invadiendo y ocupando las islas el 2 de abril de 1982.

Como consecuencia de esta invasión ilegal, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas exigió el cese de las hostilidades y la inmediata retirada de todas las fuerzas argentinas, solicitando de Argentina y Gran Bretaña que encontrasen una solución por vía diplomática para sus diferencias. Esto fue ignorado por Argentina. Gran Bretaña prestó total apoyo a los esfuerzos de intermediación, especialmente del entonces Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. Alexander Haig, y con objeto de poner fin al conflicto con la mayor brevedad posible, estaba dispuesta a endosar la idea de un acuerdo provisional bajo el cual ambas partes retirarían las fuerzas de las islas y de la zona inmediata a las mismas, disponiéndose luego a iniciar negociaciones para una solución pacífica de la disputa, siempre que no se prejuzgase el resultado de las mismas. Sin embargo, Argentina rechazó todo intento de lograr una solución pacífica, haciendo caso omiso de la apelación para la retirada de sus fuerzas. Por consiguiente, el Gobierno británico, ejercitando su derecho de legítima defensa reconocido expresamente en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, se vio obligado a restablecer por la fuerza la administración británica de las islas. La guarnición argentina se rindió el 14 de junio.

Antecedentes históricos

La soberanía británica de las islas se funda sobre una base sólida histórica y jurídica[1]. En 1690, el capitán británico Strong realizó el primer desembarco de que se tiene constancia en las islas que denominó Falkland en honor del Vizconde Falkland, Tesorero de la Marina. Las islas carecían de población indígena antes de la llegada de colonos en la segunda mitad del siglo XVIII. Los británicos que se afincaron en las islas después de 1833, se convirtieron en la primera población permanente allí establecida. En ellas han vivido pacíficamente, desplegando su propio y particular modo de vida durante casi 150 años. Más de la mitad de la población remonta a 1850 sus orígenes en las islas.

[1] Para mayor información acerca de las Islas Falkland y su historia, consúltese el documento de referencia de la COI No 152/82/Sp, *Las Islas Falkland y Dependencias*.

En 1964 y 1965, la situación de las islas como territorio carente de gobierno autónomo, fue objeto de debate por parte del Comité de Veinticuatro de las Naciones Unidas (sobre colonialismo). En agosto de 1964, los representantes electos de los isleños informaron al Comité que la población deseaba conservar su asociación con Gran Bretaña y no hacerse independiente o asociarse con cualquier otro país. La delegación británica del Comité señaló que, bajo estas circunstancias, la reclamación argentina era contraria al principio de autodeterminación[1].

Negociaciones de 1965 a 1982

En diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución invitando a Gran Bretaña y a Argentina a celebrar conversaciones con objeto de hallar una solución pacífica de su contencioso relativo a las islas, teniendo en cuenta los intereses de los isleños. En enero de 1966, los Ministros británico y argentino de Asuntos Exteriores celebraron conversaciones en Buenos Aires, manifestando en un comunicado conjunto que ambos habían acordado proseguir por vía diplomática las conversaciones recomendadas por la Asamblea General.

Aunque plenamente consciente de que continuaban las diferencias básicas entre Gran Bretaña y Argentina sobre soberanía, era impresión del Gobierno británico que había que lograr a través de negociaciones un *modus vivendi* duradero entre las islas y Argentina. Al mismo tiempo insistía en que un arreglo de tal índole tenía que ser aceptable a los isleños. Por añadidura, Gran Bretaña confiaba en que las negociaciones conducirían a cierta forma práctica de cooperación entre las islas y Argentina, el territorio continental más próximo, considerando que esto sería de interés a largo plazo para los isleños.

En 1968, Argentina ofreció someter a discusión el levantamiento de su prohibición para las comunicaciones directas entre el continente y las islas, y, en 1970, se inició un conversaciones especiales en Londres entre delegaciones de Argentina y Gran Bretaña, incluyendo esta última representantes de los isleños. Después de conversaciones adicionales en Buenos Aires en junio de 1971, se lograron acuerdos que abarcaban las comunicaciones aéreas y marítimas, los servicios de correos, facilidades docentes y médicas para los isleños de las Falkland en Buenos Aires y medidas artesanales. En 1974, Gran Bretaña y Argentina firmaron dos acuerdos más, uno para facilitar el comercio y el transporte de mercancías entre las islas y el continente, y otro para permitir a la compañía petrolífera estatal de Argentina el suministro de productos petrolíferos a las islas.

El resultado de un estudio económico de las islas dirigido en 1976 por Lord Shackleton, subrayaba que el desarrollo y diversificación futuros de la economía de las islas sólo podría llevarse a cabo a través de una cooperación más íntima con Argentina. Por consiguiente, en febrero de 1977, el Gobierno británico llegó a la conclusión de que había llegado el momento de someter a consideración si debería crearse un nuevo marco de cooperación económica y política con Argentina. Después de consultas detalladas con los isleños y con el Gobierno argentino, se acordaron términos de referencia para negociaciones británico-argentinas sobre las futuras relaciones políticas y sobre la cooperación económica en las islas Falkland, en las Dependencias y en el Atlántico Suroeste en general. Los términos de referencia también indicaban que se someterían a discusión asuntos que afectaban el futuro de las islas y que las negociaciones "serían dirigidas hacia la elaboración de una solución pacífica de la disputa existente acerca de la soberanía entre los dos estados". Estas negociaciones se llevarían a cabo "sin prejuicio de las posturas de ambos gobiernos con respecto a la soberanía sobre las islas".

Los dos gobiernos mantuvieron conversaciones en Roma en abril de 1977, discusiones que tuvieron lugar "en espíritu positivo". A éstas siguieron otras discusiones en Nueva York en julio de ese mismo año, acordándose crear dos grupos paralelos de trabajo sobre relaciones políticas, incluyendo la soberanía, y sobre cooperación económica, que estudiarían estos asuntos a fondo. Estos grupos de trabajo se reunieron para celebrar conversaciones en Lima en febrero de 1978 y otras conversaciones británico-argentinas tuvieron lugar en diciembre de 1978 y marzo de 1979 en Ginebra y Nueva York, respectivamente.

[1] El principio de autodeterminación queda reconocido en el Artículo 1 de la Carta de las Naciones Unidas.

En abril de 1980 se celebró con Argentina una ronda de conversaciones de amplio alcance, si bien a título exploratorio. Durante estas conversaciones, Gran Bretaña dejó patente que, aunque continuaba convencida de la soberanía británica, estaba dispuesta a considerar vías posibles para el logro de una solución aceptable para todas las partes, dirigida por los deseos de los isleños. En noviembre de 1980, Gran Bretaña consultó a los isleños sobre las posibles bases para lograr un acuerdo negociado, incluyendo la congelación de la disputa durante un período para desarrollar los recursos de las islas, o las modificación del título de soberanía por un arriendo de larga duración de las islas al Gobierno británico. Al mismo tiempo, Gran Bretaña hizo hincapié en que cualquier solución tendría que preservar la administración británica, las leyes y la forma de vida de los isleños, y que cualquier acuerdo eventual tendría que ser ratificado por los isleños y el Parlamento británico. En enero de 1981, el Consejo Legislativo de las Islas Falkland aceptó que el Gobierno británico debería celebrar conversaciones adicionales con Argentina para lograr un acuerdo que congelase la disputa sobre la soberanía durante un período especificado de tiempo.

En febrero de 1981, se mantuvieron conversaciones con Argentina que dejaron constancia de que la congelación de la disputa era inaceptable. Un año más tarde, tuvo lugar en Nueva York otra ronda de conversaciones y el comunicado conjunto acordado al finalizar las mismas, manifestaba lo siguiente: "La reunión tuvo lugar en un espíritu cordial y positivo. Ambas partes reafirmaron hallarse resueltas a encontrar una solución para la disputa de la soberanía y someterán detalladamente a consideración una propuesta argentina sobre procedimientos para realizar mayor progreso en este sentido. Correspondientemente, acordaron informar a sus gobiernos".

Simultáneamente a la publicación de este comunicado, el Gobierno argentino publicó una declaración reservándose el derecho de elegir libremente el procedimiento más en consonancia con sus intereses.

El incidente de South Georgia

Las relaciones entre Gran Bretaña y Argentina sufrieron deterioro durante el mes de marzo de 1982, cuando un gran grupo de trabajadores, enviado bajo un contrato comercial para desmantelar una estación ballenera en desuso, desembarcó en el territorio británico de South Georgia sin la autorización que, según fue informado, precisarían de las autoridades británicas. Aunque el buque argentino zarpó más tarde, quedaron en tierra unos 12 hombres que recibieron más abastecimientos el 25 de marzo de un buque de suministro. Esforzándose por mitigar la tensión, Gran Bretaña hizo patente que si el grupo solicitaba la autorización pertinente, ésta se concedería con carácter retrospectivo. El 26 de marzo, Argentina manifestó que facilitaría a los hombres toda la protección necesaria y, dos días más tarde, insistiendo en su reclamación de las Islas Falkland y Dependencias[1], rechazó la propuesta británica para normalizar la situación. El 31 de marzo, tratando nuevamente de llegar a un arreglo pacífico, el Gobierno británico propuso enviar a Buenos Aires a un alto cargo para celebrar conversaciones. Sin embargo, el día siguiente, el Ministro de Asuntos Exteriores de Argentina indicó al Embajador británico que se había cerrado la vía diplomática como medio para zanjar la disputa.

La invasión argentina

Para el 1 de abril, era evidente que se hallaban rumbo a las islas buques de guerra argentinos. Gran Bretaña buscó y obtuvo la celebración de una reunión de emergencia del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el 1 de abril, al fin de la cual el Presidente del Consejo solicitó de ambas partes que se abstuvieran del empleo de la fuerza y que continuasen en búsqueda de una solución por vía diplomática. La Sra. Margaret Thatcher, Primera Ministra de Gran Bretaña, también estableció contacto con el Presidente de los Estados Unidos, Sr. Ronald Reagan, y le pidió que interviniese directamente ante el Presidente de Argentina, General Galtieri, prometiendo que Gran Bretaña no adoptaría medida alguna que supusiera una escalada de la disputa. Sin embargo, los llamamientos del Presidente Reagan en favor de la moderación, no hallaron eco y Argentina invadió las Islas Falkland el 2 de abril.

[1] South Georgia y las Islas de Sa... son territorios británicos dependientes, jurídicamente distintos de las Islas Falkland. ... administrados por el Gobierno de las Islas Falkland que está resultado para tratar en ellos...

El mismo día, Gran Bretaña solicitó y obtuvo la celebración de otra reunión del Consejo de Seguridad, en la que presionó la aprobación de una resolución exigiendo la inmediata retirada de las fuerzas argentinas de las islas y el cese de las hostilidades, haciéndose un llamamiento a ambas partes para que encontrasen una solución para sus controversias por vía diplomática y que respetasen plenamente los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas. Estas provisiones se incorporaron a la resolución (No 502) de carácter imperativo aprobada por el Consejo el 3 de abril por 10 votos contra 1, con cuatro abstensiones[1]. Argentina no hizo esfuerzo alguno para cumplir con la resolución, invadiendo South Georgia el mismo día y llevando a cabo, en las semanas siguientes, una acumulación masiva de sus fuerzas de ocupación en las Islas Falkland.

La réplica de Gran Bretaña

El inherente derecho de legítima defensa de Gran Bretaña bajo el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas hubiere justificado que ella adoptase una política puramente militar para dar fin a la crisis. Sin embargo, aun ofreciendo muestra patente de su determinación para liberar las islas de la ocupación y para restablecer la administración británica, el Gobierno dirigió sus máximos esfuerzos hacia el logro de la aplicación pacífica de la resolución 502. Según manifestó el Ministro de Asuntos Exteriores y de la Commonwealth, Sr. Francis Pym, a la Cámara de los Comunes el 29 de abril, la política de Gran Bretaña tenía por objeto aplicar "toda presión posible con creciente intensidad sobre Argentina con el fin de asegurar un acuerdo negociado", y se aferró a esfuerzos diplomáticos destinados a asegurar la más amplia condena internacional de la acción de Argentina, a presiones de orden económico y a preparativos militares concebidos para reforzar los esfuerzos diplomáticos en pos de negociaciones constructivas.

Al mismo tiempo y en tanto Argentina se negase a cumplir con la Resolución 502, el Gobierno hizo patente que Gran Bretaña continuaría con libertad para ejercitar su derecho de legítima defensa y para aplicar la fuerza con el fin de asegurar la retirada de las fuerzas de ocupación. No hacerlo así, el Sr. Pym manifestó, sería irresponsable puesto que era "en interés de todo el mundo libre que se mantuviese el mandato de la ley y que no prevaleciese la agresión".

El Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas también indica que "las medidas tomadas por los Miembros en ejercicio del derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad". En todas sus acciones sobre la disputa de las Islas Falkland, Gran Bretaña observó escrupulosamente tanto la letra como el espíritu de éste y de los demás Artículos de la Carta.

En sus esfuerzos diplomáticos para lograr una solución, Gran Bretaña podría simplemente haber exigido, como tenía derecho a hacerlo, la total retirada del agresor y el restablecimiento del *statu quo*. Sin embargo, el Gobierno se hizo cargo de que era preciso mostrar cierto grado de flexibilidad si se había de lograr el objetivo básico cual era la retirada pacífica de Argentina. Por consiguiente, estaba dispuesto a someter a discusión los posibles arreglos para supervisar la retirada y para cierto grado de involucración internacional en la administración de las islas, en tanto se llegaba a un acuerdo para una solución a largo plazo. Al mismo tiempo, permaneció resuelto en su adhesión a ciertos principios, especialmente a la necesidad de mantener el derecho internacional dando fin a la ilegal agresión de Argentina, y a la aplicación de la resolución 502 en demanda de la retirada de las fuerzas argentinas; a la necesidad de crear un alto al fuego tan pronto como pudiera lograrse la retirada y a la libertad para los isleños de las Falkland de participar, a través de la intervención de sus representantes electos, en la administración provisional y en la dirección de sus propios asuntos, y para expresar sus deseos acerca del futuro de las islas. Por añadidura, aunque en disposición para iniciar negociaciones en pro de un acuerdo a largo plazo sobre la disputa, el Gobierno sólo estaba dispuesto a hacer esto bajo la condición de que no hubiese intento alguno para determinar de antemano o prejuzgar el resultado, ya se tratase de la soberanía o de otros asuntos.

[1] Votaron a favor Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, la República de Irlanda, Japón, Zaire, Togo, Uganda, Guyana y Jordania; la Unión Soviética, la República Popular de China, Polonia y España se abstuvieron, mientras que Panamá votó en contra.

Iniciativa de los Estados Unidos

El primer intento diplomático para asegurar un acuerdo provisional basado en la resolución 502, corrió a cargo del Secretario de Estado de los Estados Unidos, Sr. Alexander Haig, cuya iniciativa prosiguió durante la mayor parte del mes de abril. Esto recibió apoyo absoluto por parte de Gran Bretaña. Al mismo tiempo, Gran Bretaña intervenía con actividad constante en las Naciones Unidas donde su representante permanente, Sir Anthony Parsons, había mantenido muchas conversaciones con el Secretario General, Sr. Pérez de Cuéllar, acerca de todos los medios posibles con los que las Naciones Unidas podrían ayudar en la misión del Sr. Haig.

A finales de abril se presentaron a Gran Bretaña y a Argentina las propuestas finales del Sr. Haig que, como él describió más tarde, se basaban en la preocupación de los Estados Unidos por el mandato de la ley y en lo que pensaba que las dos partes podrían hallarse razonablemente dispuestas a aceptar. Tales propuestas estipulaban el cese de las hostilidades; la retirada de fuerzas argentinas y británicas; la creación de una autoridad provisional británica-estadounidense-argentina para mantener el acuerdo; la continuación de la tradicional administración local con participación argentina; procedimientos para fomentar la cooperación en el desarrollo de las islas y un marco para negociaciones sobre un acuerdo final, teniendo en cuenta los intereses de ambas partes y los deseos de los habitantes. Aunque estas ideas presentaban ciertas dificultades, Gran Bretaña expresó su inclinación a someterlas a consideración. Argentina, sin embargo, las rechazó exigiendo una seguridad inmediata de la eventual soberanía o una misión de facto inmediata para gobernar las islas, que condujese a la soberanía.

Propuestas peruanas

Después de la falta de éxito de la iniciativa de Sr. Haig, el Ministro de Asuntos Exteriores y de la Commonwealth, Sr. Francis Pym, visitó Washington y Nueva York a principios del mes de mayo para celebrar conversaciones con el Sr. Haig y el Sr. Pérez de Cuéllar. Durante dichas conversaciones, el Sr. Pym hizo hincapié acerca de la preocupación de Gran Bretaña por asegurar la aplicación de la resolución 502 y acerca de su buena disposición para someter a consideración cualquier idea mediante la cual se lograse la retirada argentina seguida por negociaciones sobre una solución a largo plazo sin prejuicio de los principios básicos. Simultáneamente, las conversaciones se enfocaron sobre propuestas presentadas originalmente por el Presidente Belaúnde Terry de Perú, modificadas posteriormente en consultas entre él y el Sr. Haig. Dichas propuestas, según informó el Sr. Pym a la Cámara de los Comunes el 7 de mayo, estipulaban una retirada completa y supervisada de las fuerzas argentinas de las Islas Falkland, emparejada por la correspondiente retirada de las fuerzas británicas; un alto al fuego inmediato seguido del acuerdo argentino para retirarse; el nombramiento de un pequeño grupo de países aceptables para ambas partes, que supervisarían la retirada, se harían cargo de la administración provisional en consulta con los representantes electos de los isleños y quizás colaborarían en la negociación de un acuerdo definitivo sobre la condición jurídica de las islas sin perjuicio para los propios principios de Gran Bretaña o para los deseos de los isleños; y la suspensión de las zonas de exclusión existentes y el levantamiento de las sanciones económicas. Estas propuestas que no prejuzgaban en modo alguno las negociaciones de un acuerdo a largo plazo, sino que simplemente reconocían las diferencias que sobre las islas existían entre las partes, fueron aceptadas por Gran Bretaña el 6 de mayo como base para un acuerdo provisional. Argentina las rechazó y continuó insistiendo en que la transferencia de la soberanía debería constituir la condición previa de las negociaciones para un acuerdo final.

Iniciativa del Secretario General de las Naciones Unidas

El siguiente intento para lograr un arreglo pacífico corrió a cargo del Sr. Pérez de Cuéllar que presentó cierto número de propuestas en un *aide-mémoire* entregado a Gran Bretaña y a Argentina el 2 de mayo, y quien explicó que estas medidas se habían concebido con carácter provisional sin perjuicio de los derechos, reclamaciones o posturas de ambas partes. Sus propuestas incluían la retirada para una fecha convenida, de las tropas argentinas de las islas y de las fuerzas Británicas de la zona de las Islas Falkland, negociaciones por parte de ambos gobiernos para buscar una solución diplomática de sus controversias para una fecha convenida, la rescisión por ambas partes de bloqueos y zonas de exclusión y la terminación de las hostilidades; el fin de sanciones

económicas; y acuerdos de transición bajo los cuales serían vigiladas las medidas anteriormente citadas y se cumplirían los requisitos provisionales. El 6 de mayo, Gran Bretaña envió una contestación manifestando que tenía que cumplirse sin demora la resolución 502 y que la puesta a efecto de un alto al fuego tenía que coordinarse inequívocamente con el comienzo de la retirada argentina dentro de un número fijo de días.

En estas negociaciones, al igual que en las anteriores, Gran Bretaña repitió sus esfuerzos para determinar si Argentina se hallaba dispuesta a mostrarse los suficientemente flexible para hacer posible un acuerdo provisional razonable. El 17 de mayo, Gran Bretaña presentó sus propuestas finales al Sr. Pérez de Cuéllar en forma de un acuerdo borrador provisional entre Gran Bretaña y Argentina (para el texto, véase el Anexo). Este estipulaba la completa retirada argentina de las islas en el plazo de 14 días; las retirada de todas la fuerzas armadas británicas y argentinas hasta, como mínimo, 150 millas marinas desde las islas (también en el plazo de 14 días); la verificación internacional de estas retiradas por parte de un Administrador de las Naciones Unidas; el levantamiento por ambas partes de las zonas de exclusión; y el levantamiento de las sanciones económicas contra Argentina. Un Administrador de las Naciones Unidas estaría encargado de administrar el gobierno de las islas de conformidad con las leyes y prácticas tradicionales y en consulta con los Consejos Legislativo y Ejecutivo, instituciones representativas de los isleños creadas en consonancia con los términos del Artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas[1]. Simultáneamente, el plan británico proveía la adición a cada Consejo de un representante de la población argentina normal de las islas (30 de 1.800 habitantes) y para hasta tres observadores argentinos y tres británicos en las islas durante el período provisional. Tendrían que restablecerse bajo las mismas bases que existían antes de la invasión, las comunicaciones, viajes, transporte y correo entre las islas y la tierra firme argentina. Finalmente, Gran Bretaña expresó su disposición para iniciar negociaciones bajo los auspicios del Secretario General de las Naciones Unidas en pro de una solución pacífica de la controversia, y para tratar de finalizar las negociaciones para el 31 de diciembre de 1982, siempre que no se excluyese o determinase por adelantado resultado alguno.

En su contestación, recibida por Gran Bretaña el 19 de mayo, Argentina quería que se incluyesen en el acuerdo las Dependencias de las Islas Falkland (véase la página 3) y completar la retirada de las fuerzas en 30 días, siguiendo su regreso a sus normales bases y zonas de operaciones. La administración de las islas debería constituir responsabilidad exclusiva de las Naciones Unidas, organismo que gozaría de libertad para nombrar consejeros en igual número de entre la pequeña población argentina y la población mucho mayor de origen británico. Argentina deseaba también acceso libre a las islas para sus súbditos con respecto a residencia, trabajo y propiedad, y se oponía al punto de vista británico de que el Administrador de las Naciones Unidas debería ejercer sus poderes de conformidad con las leyes y prácticas observadas tradicionalmente en las islas. En cuanto a las negociaciones relativas al futuro de las islas, Argentina manifestó que éstas deberían iniciarse sin perjuicio de los derechos, reclamaciones y posturas de las dos partes, pero que no aceptaría una frase adicional indicando que el resultado no debería prejuzgarse. (Simultáneamente, líderes argentinos continuaron insistiendo en público sobre las soberanía). Argentina también se opuso a una estipulación del documento británico concebida para asegurar que continuasen en pie los acuerdos provisionales hasta que se pudiese poner a efecto un acuerdo definitivo acerca del futuro de las islas.

Comentando sobre la respuesta de Argentina, el Sr. Pym manifestó a la Cámara de los Comunes el 20 de mayo, que los términos propuestos por Argentina hubieran incluido estipulaciones enteramente desequilibradas para la retirada, la destrucción de las estructuras y disposiciones previamente democráticas de las islas, la oportunidad de modificar el carácter de las islas en su favor, términos de referencia para negociaciones a largo plazo que conducían en un solo sentido, y la necesidad de la retirada británica de South Georgia. De haber aceptado estos términos, las fuerzas armadas argentinas se habrían hallado a 640 km (400 millas) de distancia de las islas, y las británicas a 12.900 km (8.000 millas) sin que nada impidiese el retorno de las tropas argentinas. Las negociaciones que habrían incluido a South Georgia, se habrían llevado a

[1] En virtud del Artículo 73, los estados miembros que administren territorios cuyos pueblos no hayan alcanzado todavía la plenitud de gobierno autónomo tienen la obligación de desarrollar el gobierno autónomo y de ayudar en el desenvolvimiento progresivo de sus libres instituciones políticas. Los Consejos Legislativo y Ejecutivo [illegible] por primera vez en el siglo XIX y la Constitución fue objeto de revisión en los años 1[illegible] y 1977 para aumentar el número de consejeros elegidos.

cabo contra una fecha límite a la que seguiría un vacío en 1983. El Sr. Pym añadió: "Uno puede imaginarse bien lo que sería la naturaleza de ese vacío, lo que tenían en mente los argentinos para tratar ese vacío y quién, en su opinión, se hallaría en situación de llenarlo". La respuesta argentina fue un rechazo inflexible de las propuestas de Gran Bretaña. La finalidad absoluta de Argentina era conseguir a través de negociaciones lo que habría tratado de lograr mediante agresión, es decir, la imposición de su soberanía.

Tomando la palabra en el mismo debate, la Primera Ministra, Sra. Margaret Thatcher, manifestó que desde el comienzo de las negociaciones, Argentina había rechazado propuesta tras propuesta. A juzgar por la marcha de las negociaciones y la persistente negativa de Argentina para aceptar la resolución 502, sólo se puede concluir, añadió, que el objetivo argentino era la dilación y ocupación ininterrumpida de las islas, que condujesen eventualmente a la soberanía. La propuesta de Gran Bretaña había constituido un esfuerzo responsable para hallar una solución pacífica y había ofrecido la oportunidad de poner fin a la pérdida de más vidas humanas en el Atlántico Sur.

Teniendo en cuenta que las propuestas de Gran Bretaña habían sido rechazadas, fueron retiradas por el Gobierno ya que, según explicó el Sr. Pym el 20 de mayo, "no podía quedar simplemente sobre el tapete una oferta meticulosamente equilibrada, hecha en una fase particular de complejas negociaciones". Sin embargo, Gran Bretaña continuaba dispuesta a negociar aunque el Gobierno hizo resaltar que, mientras Argentina continuaba con la ocupación ilegal de las islas y con su negativa a obedecer la resolución 502, no se permitiría que tal inclinación a negociar afectase las opciones militares a disposición de Gran Bretaña.

Esfuerzos adicionales

El 26 de mayo, se aprobó unánimemente una resolución más (No 505) del Consejo de Seguridad por la que se solicitaba al Secretario General que llevase a cabo una misión renovada de buenos oficios, y por la que se instaba a ambas partes a cooperar plenamente con vistas a poner fin a las hostilidades en las islas y sus alrededores. La resolución reafirmaba la apelación para la retirada argentina y solicitaba del Secretario General que se pusiese en contacto con ambas partes a fin de negociar términos mutuamente aceptables para un alto al fuego, incluyendo, si fuere necesario, gestiones para el despacho de observadores de las Naciones Unidas para vigilar su cumplimiento. El representante de Gran Bretaña en las Naciones Unidas, Sir Anthony Parsons, manifestó al Consejo que Gran Bretaña cooperaría plenamente con el Secretario General, si bien hizo resaltar que la única condición aceptable para un alto al fuego era que éste debería coordinarse inequívocamente con el comienzo inmediato de una retirada Argentina.

Informando al Consejo de Seguridad el 2 de junio el Sr. Pérez de Cuéllar manifestó que después consultas con Gran Bretaña y Argentina, a juicio suyo, no existía posibilidad alguna de un alto al fuego mutuamente aceptable para ambas partes. El 4 de junio, el Consejo de Seguridad votó por una resolución borrador reafirmando las resoluciones 502 y 505 y solicitando a ambas partes el alto al fuego y la puesta en efecto de esas resoluciones en su totalidad. Gran Bretaña votó en contra de la resolución borrador porque, según expresó Sir Anthony Parsons, no satisfacía los criterios de un alto al fuego coordinado inseparablemente con la retirada total de las fuerzas argentinas de las islas. El texto del borrador, añadió, habría permitido a Argentina "iniciar de nuevo el proceso sin fin de las negociaciones, dejando de este modo las fuerzas armadas argentinas en ocupación ilegal de parte de las islas".

A pesar de sus esfuerzos para lograr una solución por vía diplomática, Gran Bretaña se vio al fin obligada a restablecer la administración británica por la fuerza. El 14 de junio, se rindió la guarnición argentina de las islas.

ANEXO

ISLAS FALKLAND: ACUERDO PROVISIONAL PROPUESTO

A continuación se presenta el texto del acuerdo borrador provisional presentado al Secretario General de las Naciones Unidas el 17 de mayo de 1982.

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,

Respondiendo a la Resolución 502 (1982) del Consejo de Seguridad aprobada el 3 de abril de 1982 bajo el Artículo 40 de la Carta de las Naciones Unidas,

Habiendo iniciado negociaciones a través de los buenos oficios del Secretario General de las Naciones Unidas para un Acuerdo Provisional concerniente a las Islas Falkland (Islas Malvinas), en adelante denominadas "las islas",

Teniendo presente las obligaciones con respecto a territorios no autónomos, expuestas en el Artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas, cuyo texto se adjunta[1],

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

(1) Nada de cuanto estipula este Acuerdo Provisional servirá de prejuicio para los derechos, reclamaciones y posturas de cualquier parte en el arreglo pacífico final de su disputa sobre las Islas.

(2) Ningún acto o actividad que tenga lugar mientras se halle en vigor este Acuerdo Provisional, constituirá fundamento para afirmar, respaldar o denegar reclamación alguna de la soberanía territorial de las Islas o crear derecho alguno de soberanía sobre las mismas.

Artículo 2

(1) Con vigor a partir de un tiempo especificado, 24 horas después de la firma de este Acuerdo (en adelante denominado Tiempo "T"), ambas partes se comprometen a cesar todo el fuego y otras acciones hostiles y a abstenerse de ello en adelante.

(2) Argentina se compromete:

(a) a comenzar la retirada de sus fuerzas armadas de las Islas con efecto a partir del Tiempo "T";

(b) a retirar la mitad de sus fuerzas armadas hasta, como mínimo, 150 millas marinas de distancia de cualquier punto de las Islas, entre el Tiempo "T" más 7 días; y

(c) a completar su retirada hasta, como mínimo, 150 millas marinas de distancia, entre el Tiempo "T" más 14 días.

(3) El Reino Unido se compromete:

(a) a comenzar la retirada de sus fuerzas armadas de las Islas con efecto a partir del Tiempo "T";

(b) a retirar la mitad de sus fuerzas armadas hasta, como mínimo, 150 millas marinas de distancia de cualquier punto de las Islas, entre el Tiempo "T" más 7 días; y

(c) a completar su retirada hasta, como mínimo, 150 millas marinas de distancia, entre el Tiempo "T" más 14 días.

Artículo 3

Con efecto a partir del Tiempo "T", cada Parte se compromete a levantar las zonas de exclusión, advertencias y medidas similares que se hayan impuesto.

---

[1] No impreso.

Artículo 4
Al finalizar las etapas de retirada que se especifican en el Artículo 2, cada Parte se compromete a abstenerse de reintroducir fuerzas armadas de cualquier clase en las Islas o dentro de 150 millas marinas de las mismas.

Artículo 5
Con efecto a partir del Tiempo "T", cada Parte se compromete a levantar las medidas económicas que haya adoptado contra la otra y a tratar de levantar medidas similares adoptadas por terceros.

Artículo 6
(1) Inmediatamente después de la firma del presente Acuerdo, Argentina y el Reino Unido respaldarán mancomunadamente una Resolución borrador en las Naciones Unidas bajo cuyos términos el Consejo de Seguridad tomará nota del presente Acuerdo, reconocerá la misión conferida en el mismo al Secretario General de las Naciones Unidas y le autorizará a llevar a cabo las misiones que en el mismo a él se le confían.
(2) Inmediatamente después de la aprobación de la Resolución a la que se alude en el párrafo (1) de este Artículo, el Secretario General nombrará a un Administrador de las Naciones Unidas que sea persona aceptable para Argentina y el Reino Unido y que desempeñará el cargo de administrar el Gobierno de las Islas.
(3) El Administrador de las Naciones Unidas, bajo la dirección del Secretario General, gozará de la autoridad para asegurar la administración continua del gobierno de las Islas. Desempeñará sus funciones en consulta con las instituciones representativas de las Islas que se han establecido en virtud de los términos del Artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas, con la excepción de que el Administrador designará a cada una de las dos instituciones un representante de la población argentina normalmente residente en las Islas. El Administrador ejercerá sus poderes de

(4) El Administrador de las Naciones Unidas verificará la retirada de todas las fuerzas armadas de las Islas y elaborará un método eficaz para asegurar que no se reincorporen a las mismas.
(5) El Administrador de las Naciones Unidas contará con el personal que acuerden Argentina y el Reino Unido como necesario para el ejercicio de sus funciones bajo este Acuerdo.
(6) Cada parte podrá disponer de tres observadores, como máximo, en las Islas.

Artículo 7
Salvo por lo que de otro modo se acuerde entre ellas, durante las vigencia de este Acuerdo, las Partes reactivarán el Intercambio de Notas del 5 de agosto de 1971, junto con la Declaración Conjunta sobre Comunicaciones entre las Islas y la tierra firme argentina a las que en el mismo se alude. Las Partes adoptarán correspondientemente las medidas apropiadas para crear un comité consultivo especial para llevar a cabo las funciones confiadas al Comité Consultivo Especial al que se alude en la Declaración Conjunta.

Artículo 8
Las Partes se comprometen a iniciar negociaciones de buena fe, bajo los auspicios del Secretario General de las Naciones Unidas, para la solución pacífica de su disputa y para lograr, con un sentido de urgencia, la finalización de estas negociaciones para el 31 de diciembre de 1982. Estas negociaciones se iniciarán sin perjuicio de los derechos, reclamaciones o posturas de las Partes y sin prejuicio del resultado de las mismas.

Reference Services
Central Office of Information, London

Las Islas Falkland y sus Dependencias

El Gobierno británico no tiene duda alguna con respecto de la soberanía del Reino Unido sobre las Islas Falkland que, salvo durante dos meses de ocupación ilegal argentina en 1982, han sido ocupadas continua, pacífica y efectivamente por el Reino Unido desde 1833. En sus intentos por encontrar solución a la controversia con la Argentina, el Reino Unido ha recalcado que no apoyará ninguna cesión de soberanía contraria a los deseos de los habitantes de las Islas Falkland. En el presente documento se facilita información de carácter general sobre las Islas Falkland y sus Dependencias, así como una reseña de la controversia con Argentina.

LAS ISLAS FALKLAND

Las Islas Falkland, situadas en el Atlántico Sur, se hallan a unos 772 km al nordeste del Cabo de Hornos. El archipiélago está compuesto por unas 200 islas, de las cuales las mayores son la Falkland Oriental y la Falkland Occidental. Entre todas cubren un área de 12.173 km^2.

Demografía

El censo de 1980 registró una población de 1.813 habitantes, de los que 1.360 habían nacido en las islas y 302 en el Reino Unido. Los orígenes de la mayoría de los habitantes del territorio se remontan al siglo XIX. A pesar de haber alcanzado un máximo de 2.392 en 1931, el número de habitantes no ha cesado de disminuir desde esa fecha. En 1981, la natalidad fue de 14,95 por mil y la mortalidad de 5,34 por mil. La capital, Stanley, que tenía 1.050 habitantes en 1980, es la única ciudad; la mayor aglomeración rural es Goose Green (35 habitantes) en la Falkland Oriental. El idioma de los isleños es el inglés. Hay iglesias anglicanas, católicas y no conformistas.

Geografía física

El litoral es muy accidentado y ofrece numerosos fondeaderos buenos. No existen cursos de agua ni lagos en el interior. El relieve es generalmente desigual excepto en Lafonia, la mitad meridional de la Falkland Oriental; los puntos más altos son el Monte Usborne (705 m) en la Falkland Oriental y el Monte Adam (700 m) en la Falkland Occidental. Gran parte de la tierra alta tiene relativamente poca vegetación y consta de turba erosionada,

masas de cantos rodados y glaciares rocosos, "ríos" de pedruscos angulares de cuarcita. Hay pocos árboles debido al clima, y la vegetación natural está constituída por pastizales con algunas variedades de brezos y arbustos enanos. La diversidad de aves y mamíferos marinos (ánsares, pingüinos, aves marinas y focas) es grande y se mantiene relativamente en estado natural. No hay mamíferos terrestres autóctonos.

Clima

El clima se caracteriza por una gama de temperaturas muy estrecha, vientos fuertes, pluviosidad bastante baja distribuida uniformemente durante todo el año y nubosidad frecuente. Se han registrado nevadas todos los meses del año con excepción de febrero, pero la nieve rara vez permanece mucho tiempo en el suelo. Las estadísticas del clima de Stanley son:

Temperatura anual media	5,6°C
Velocidad anual media del viento	17 nudos
Pluviosidad anual media	635 mm
Temperatura máxima anual aprox.	21,1°C
Temperatura mínima anual aprox.	-5,6°C
Promedio anual de horas de sol	1.640 horas

Historia

Se atribuye a navegantes de varios países, entre ellos el capitán John Davis en 1592 y Sir John Hawkins en 1594, el haber avistado por primera vez las Islas Falkland. Sin embargo, de todas las afirmaciones a este respecto, la única que se autenticó en forma concluyente fue el descubrimiento realizado por el marino holandés Sebald van Weert en 1600. Las alegaciones tanto inglesas como españolas se basan en pruebas imprecisas. No obstante, el primer desembarco conocido fue realizado en 1690 por el capitán John Strong, quien dio a las Islas su nombre inglés en honor del Vizconde de Falkland, a la sazón Tesorero de la Marina de Guerra inglesa. Los cazadores de focas franceses, que acudían con frecuencia a la región en el siglo XVIII, las llamaron "les Iles Malouines", por el puerto de St. Maló, de donde se deriva el nombre español de Islas Malvinas.

En 1764, de Bougainville estableció en la Falkland Oriental una pequeña colonia francesa, Port Louis. Tres años después, la colonia fue entregada a España contra el pago de una suma equivalente entonces a unas £24.000. Los españoles asignaron a la colonia el nuevo nombre de Puerto de la Soledad. Entretanto, el capitán británico John Byron había llevado a cabo un reconocimiento extenso de la Falkland Occidental en 1765 y observó el excelente fondeadero de Saunders Island, al que dio el nombre de Port Egmont. Al año siguiente, el capitán McBride, subalterno de Byron, estableció una colonia británica de un centenar de personas en Port Egmont. En 1770, fuerzas españolas obligaron a los colonos británicos a marcharse, motivo por el que España y el Reino Unido estuvieron al borde de la guerra. No obstante, y tras prolongadas negociaciones, los españoles volvieron a entregar Port Egmont en 1771 al Reino Unido, que estableció de nuevo la colonia, para retirarla otra vez en 1774 por motivos de economía. Sin embargo, el Reino Unido mantuvo su reclamación sobre la soberanía y, como se acostumbraba en aquellos tiempos, dejó una placa de plomo en la que se declaraba que las Islas Falkland eran "derecho y propiedad exclusivos del rey Jorge III". Los españoles retiraron su colonia de la Falkland Oriental en 1811.

La retirada de los españoles dejó las Islas deshabitadas, con excepción de las breves estancias de los cazadores de ballenas y focas. En noviembre de 1820, el coronel Daniel Jewett, de nacionalidad estadounidense, sostuvo que había tomado oficialmente posesión de las Islas en nombre del

Gobierno de Buenos Aires y regresó a dicha ciudad a los pocos días. En esa época, el Gobierno de Buenos Aires, que había declarado oficialmente su independencia de España en 1816, no había sido reconocido por el Reino Unido ni por ninguna otra potencia extranjera. Ante la ausencia de representación diplomática británica en Buenos Aires, no hay motivo que haga suponer que el Gobierno británico estuviera en conocimiento de la acción de Jewett, si bien posteriormente se publicó un anuncio a tal respecto en *The Times*, el 3 de agosto de 1821. No hubo actos de ocupación tras el viaje de Jewett y las Islas continuaron careciendo de gobierno efectivo. Se sucedieron intentos posteriores de diversas personas, a veces con el auspicio del Gobierno de Buenos Aires, por establecer una colonia en las Islas entre 1826 y 1833, pero fueron esporádicos y no surtieron efecto alguno.

El 10 de junio de 1829, el Gobierno de Buenos Aires promulgó un decreto en el que anunciaba los derechos derivados del Virreinato del Río de la Plata. El Gobierno admitió que las "circunstancias han impedido hasta el momento a esta República dedicarle (al grupo de las Falklands) la atención... que, por su importancia, merece", y pretendió colocar bajo el mando de un gobernador político y militar "las islas de las Malvinas y las que están junto al Cabo de Hornos, en el Océano Atlántico". Por otro decreto de la misma fecha se nombró a Luis Vernet gobernador político y militar de las Islas Falkland. Vernet reconoció posteriormente que la fundación de la colonia había sido obra suya, que no había recibido en ningún momento ayuda del Gobierno bonaerense y que las Islas no pagaban impuestos.

El Gobierno británico puso reparos, objetando que los términos del decreto infringían la soberanía británica de las Islas, a la que el Reino Unido nunca había renunciado. El Gobierno de Buenos Aires acusó recibo de la protesta oficialmente, pero sin rechazar la soberanía británica ni enviar una respuesta.

En 1831, el buque de guerra de los Estados Unidos *Lexington* destruyó el fuerte del Puerto de la Soledad como represalia por la detención de tres buques norteamericanos por Vernet, que trataba de establecer control sobre la caza de focas en las Islas. El capitán Silas Duncan, comandante del *Lexington*, declaró a las Falklands libres de todo gobierno y las islas quedaron nuevamente sin autoridad visible hasta septiembre de 1832, cuando el Gobierno de Buenos Aires nombró a Juan Mestivier gobernador civil y militar interino. Mestivier zarpó rumbo a las Falklands a fines de 1832. Poco después de su llegada los soldados se amotinaron y el nuevo gobernador fue asesinado. En enero de 1833, un buque de guerra británico, el HMS *Clio*, al mando del capitán Onslow, que un mes antes había ocupado Port Egmont, en la Falkland Occidental deshabitada, fondeó en la colonia, enterándose de que el capitán José Pinedo, comandante de una goleta de guerra de Buenos Aires, había puesto grilletes a los insurrectos e intentaba restablecer el orden. El capitán Onslow reclamó el derecho de soberanía sobre las Islas y solicitó al capitán Pinedo que se retirara. No se recurrió al uso de la fuerza y el capitán Pinedo se retiró, bajo protesta, junto con la mayoría de los colonos. La ocupación británica de las Falklands se reanudó entonces. En un principio, las Islas fueron puestas bajo el mando de un oficial de Marina pero en 1841 se nombró un Vicegobernador civil y, en 1834, una ley del Parlamento británico dio carácter permanente a la administración civil. El título de Vicegobernador pasó a ser el de Gobernador y los primeros consejos Ejecutivos y Legislativos fueron creados en 1845. Aunque el Consejo Legislativo tuvo una mayoría de miembros oficiales hasta 1951, los miembros oficiosos nombrados desempeñaron un papel cada vez más importante y, en 1949, se introdujeron en el Consejo miembros elegidos por sufragio universal de adultos.

En 1841 se aprobó una subvención a la colonia, que continuó hasta 1850. La subvención para un servicio de correos continuó hasta 1884-85, fecha desde la cual el territorio se ha mantenido con sus propios recursos. El desarrollo de las Islas ha estado estrechamente relacionado con la expansión de la Falkland Islands Company, fundada en 1851, que en la actualidad constituye el mayor terrateniente y la principal sociedad comercial.

Las Islas Falkland y sus Dependencias fueron invadidas y ocupadas ilegalmente por fuerzas militares argentinas el 2 de abril de 1982. Inmediatamente fue despachada una agrupación de fuerzas británicas y, tras un conflicto en el que perdieron la vida más de mil hombres, británicos y argentinos, las fuerzas argentinas se rindieron el 14 de junio de 1982.

El Gobierno

La constitución actual de las Islas Falkland, que entró en vigor el 21 de noviembre de 1977, fue enmendada el 18 de junio de 1982 por la Orden (de Administración Provisional) de las Islas Falkland y sus Dependencias, en virtud de la cual se suspendió el cargo de Gobernador y Comandante en Jefe y se estableció el nombramiento de un Comisionado Civil y un Comisionado Militar.

El Comisionado Civil, que ha asumido las funciones del anterior Gobernador General y Comandante en Jefe, continúa siendo el representante personal de la Corona. El Comisionado Militar se encarga de la defensa y seguridad interna (con excepción de la policía) de las Islas Falkland y sus Dependencias. El Comisionado Civil debe consultar al Comisionado Militar con respecto a cualquier cuestión que incumba a este último y aceptar su consejo en la materia.

El Comisionado Civil es asesorado por un Consejo Ejecutivo integrado por dos miembros de derecho, dos miembros elegidos del Consejo Legislativo y dos miembros propuestos, y un Consejo Legislativo compuesto de dos miembros de derecho y seis miembros elegidos. El sufragio universal de adultos se introdujo en 1949. En 1977 se redujo de 21 a 18 años la edad mínima de los electores. Las últimas elecciones generales tuvieron lugar en 1981.

El poder judicial

El régimen judicial y legal es administrado por un Tribunal Supremo, un Juzgado de Magistrados presidido por el magistrado superior, y un juzgado de jurisdicción sumaria, presidido por un tribunal de magistrados formado por dos o más Jueces de Paz. Hay un Tribunal de Apelación, al que se presentan apelaciones del Tribunal Supremo. En algunos casos procede un último recurso de apelación ante la Comisión Judicial del Consejo Privado, que se reúne en Londres. Hay un magistrado superior residente, pero no hay juez residente del Tribunal Supremo ni del Tribunal de Apelación. Sin embargo, el Comisionado Civil está facultado para designar un juez interino del Tribunal Supremo. Hasta fines de 1982, el territorio tenía un asesor legal, no residente, con dedicación parcial. Desde octubre de ese año hay un Procurador General residente.

Defensa

Desde la invasión de la Argentina, una guarnición británica defiende las Islas contra otra posible agresión militar. El comandante de la guarnición es el Comisionado Militar, encargado de todas las cuestiones militares del archipiélago. El mismo coopera con el Comisionado Civil en la resolución de asuntos civiles y políticos, y le asesora sobre cuestiones de seguridad interna. Aparte de su función estrictamente de defensa, los militares

participan activamente en la rehabilitación y reconstrucción de las Islas.

La economía

La economía de las Falkland se basa casi por completo en la cría de ganado lanar, constituyendo el comercio filatélico otra actividad económica importante.

En 1975, el Gobierno británico encargó a Lord Shackleton la realización de un estudio económico a fin de determinar las posibilidades de desarrollo y diversificación de la economía de las Islas y los métodos más apropiados para lograr esos objetivos. El grupo de estudio estaba integrado, entre otros, por expertos en pesca, petróleo y lana, productos que fueron considerados como los principales sectores de posible desarrollo. El informe de Lord Shackleton, publicado en 1976, recomendó la creación de un sector turístico, la ampliación del aeropuerto y el fomento de la industria pesquera y de la explotación de hidrocarburos submarinos. La construcción de un aeropuerto permanente en Stanley, inaugurado en 1979, fue uno de los diversos proyectos de infraestructura financiados con fondos de ayuda británica que, entre 1977 y 1981, totalizaron alrededor de £6,2 millones, un promedio anual de £692 *per capita*. Entre otros proyectos cabe destacar el mejoramiento del suministro de electricidad, carreteras, servicios aéreos internos, facilidades de obras públicas y enseñanza. Por otra parte, se brindó experiencia y asesoramiento profesionales en virtud del programa británico de cooperación técnica, principalmente en las esferas de la educación y servicios de salud pública.

En 1982, poco antes de que las tropas británicas retomaran las Islas Falkland, se solicitó al equipo de Lord Shackleton que actualizara su informe de 1976. El nuevo informe, titulado *Falkland Islands Economic Study 1982*, se presentó al Parlamento en septiembre de 1982 y muchas de sus recomendaciones fueron aceptadas posteriormente. El gobierno británico anunció el 3 de diciembre de 1982 que se habían asignado £31 millones, en el curso de seis años, para el desarrollo de la economía de las Islas. Ya se han destinado aproximadamente £21 millones a proyectos de infraestructura tales como caminos, un muelle, suministro de agua y electricidad, alcantarillado, sistemas telefónicos y edificios para el aeropuerto. Además, se han esbozado planes tendientes a la expansión del Grasslands Trials Unit (centro de investigaciones agrícolas de las Islas); al establecimiento de un proyecto experimental de cría de salmón y a un estudio de los recursos pesqueros, particularmente de crustáceos; el mejoramiento de las facilidades de hospedaje (hoteles y pensiones) y el desarrollo de industrias de tipo doméstico.

El 22 de abril de 1983 el Consejo Legislativo de las Islas Falkland aprobó el establecimiento de la Corporación de Desarrollo de las Islas Falkland, propuesta asimismo por el segundo informe de Lord Shackleton, para promover y facilitar el desarrollo económico general de las Islas.

Una vez liberadas las Falklands de la ocupación argentina, el Gobierno convino asimismo en suministrar £15 millones para la rehabilitación civil, subsidio a completarse en abril de 1986.

Todo el terreno del archipiélago es propiedad franca, salvo unas 31.570 hectáreas de reservas de la Corona británica que se pueden arrendar. Las leyes que rigen la tenencia de tierras son similares a las de Inglaterra. Casi toda la tierra está dividida en unas pocas explotaciones agrícolas de gran extensión, y prácticamente la mitad es propiedad de la Falkland Islands Company. El Gobierno de las Islas Falkland ha llegado a la conclusión de que algunas de las explotaciones más extensas pueden hacerse más rentables mediante la subdivisión y venta de explotaciones de

menor extensión a los isleños y expatriados, factor que fomentaría la evolución de un sistema agrícola basado en la ocupación de la tierra por parte de sus dueños. El Gobierno ya ha dividido dos fincas y se ha llegado a un acuerdo respecto a la adquisición de una tercera. El Gobierno de las Islas Falkland considerará la compra de otras propiedades a medida que se pongan en venta.

Casi todo el terreno se halla cubierto de pastos de escaso valor nutritivo. Hay algunas zonas pequeñas de pastos cultivados.

No hay cultivos de campo con la excepción de una reducida cantidad de avena que se cosecha para heno. La mayoría de las familias cultivan sus propias verduras y hortalizas.

Mano de obra

Aproximadamente el 50% de la mano de obra está empleada en la industria del ganado lanar. Las principales fuentes de trabajo en Stanley son los servicios gubernamentales y públicos y el comercio general y marítimo. La nutrida presencia de las fuerzas armadas probablemente creará nuevos empleos en las Islas.

El único sindicato, llamado *Falkland Islands General Employees Union*, tiene unos 500 afiliados. Existen leyes en vigor relativas a salarios mínimos, condiciones de trabajo, indemnización por accidentes de trabajo, y otras que establecen un mecanismo de arbitraje en el caso de un conflicto laboral que no pueda solucionarse mediante negociación directa entre las partes.

Comercio

Las exportaciones consisten casi por completo en lana, pellejos y pieles. En 1981 se exportó lana por valor de £2.301.221 y pellejos y pieles por valor de £2.962. Se importan la mayoría de los alimentos, manufacturas, comercio exterior de las Islas Falkland se realiza casi exclusivamente con el Reino Unido; a continuación se presentan las estadísticas más recientes:

Año	Exportaciones al Reino Unido (en miles de £)	Importaciones del Reino Unido (en miles de £)
1977	2.387	1.524
1978	2.765	1.499
1979	3.319	2.859
1980	2.846	2.083
1981	2.214	2.204
1982	4.150	2.568

Finanzas públicas

Los ingresos totales previstos en 1983-84 se aproximan a £3,3 millones, de los que las fuentes principales son la recaudación por contribuciones fiscales (£947.165), correos y telecomunicaciones (£431.035, cifra que incluye £400.000 de la venta de estampillas), servicios municipales (£368.150), inversiones (£410.010), derechos portuarios (£222.800), derechos de aduana (£232.000) y aviación (£200.030); se estima que la suma de otros ingresos ascenderá a £484.400. Los gastos normales previstos son algo superiores a £3,5 millones, siendo las principales partidas las obras públicas (£1.126.336, gastos ordinarios y de otro tipo), aviación (£343.527), correos y telecomunicaciones (£395.517), salud pública (£323.722) y educación (£304.794).

Régimen fiscal

Las personas físicas pagan un impuesto escalonado sobre la renta que varía del 20% de las primeras £500 de ingresos imponibles, al 50% si sus ingresos son superiores a £7.500. Las compañías pagan una tarifa uniforme del 52%, salvo cuando los ingresos imponibles no exceden de £60.000, en cuyo caso se reduce al 42%. Cuando los ingresos imponibles exceden de £60.000 pero no de £100.000, se obtiene una desgravación marginal restando de la tarifa del 52% las tres vigésimas partes de la diferencia entre los ingresos imponibles y £100.000. Las bebidas alcohólicas destiladas, la cerveza y el tabaco están sujetos a derechos de importación.

Existen convenios con Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, el Reino Unido y Suiza con el fin de evitar la doble tributación.

Moneda y banca

El dinero en circulación consiste en moneda fraccionaria local y billetes, también locales, de £10, £5, £1 y 50p que son intercambiables con las libras esterlinas. La Falkland Islands Company, la Stanley Co-operative Society y el Government Savings Bank prestan ciertos servicios bancarios. Se está proyectando el establecimiento de un banco mercantil.

Servicios sociales

Educación

La enseñanza es gratuita y obligatoria para todos los niños de Stanley de 5 a 15 años de edad. Fuera de Stanley, la asistencia es obligatoria para todos los niños de 5 a 15 años y de 7 a 15 años de edad que vivan, respectivamente, en un radio de 1,6 km y 3,2 km de una escuela rural. Hay dos escuelas en Stanley, una para niños pequeños y alumnos primarios y una escuela secundaria. Esta última, para la cual el Gobierno mantiene una residencia temporal en la que se alojan los alumnos que no viven en Stanley, ofrece enseñanza secundaria en un número limitado de asignaturas hasta el nivel ordinario del Certificado General de Educación. Los estudiantes que desean prepararse para el nivel avanzado del Certificado General de Educación pueden asistir a colegios con régimen de internado en el Reino Unido, por cuenta del programa de ayuda del Gobierno británico, que también facilita becas de capacitación postescolar.

En las zonas rurales de las Islas, denominadas colectivamente "el campo", hay 140 niños de edad escolar que viven en unos 25 establecimientos agrícolas diseminados por el archipiélago. El Gobierno mantiene un maestro diplomado en el poblado más grande de ellos y en otros siete hay maestros que también realizan tareas agrícolas. Un pequeño número de maestros ambulantes contratados por el Gobierno recorren otros establecimientos en forma regular.

Salud pública

El Departamento Médico del Gobierno se encarga de los servicios médicos preventivos y terapéuticos en el territorio. Una junta sanitaria se ocupa de los problemas de salud pública que surjan. El funcionario médico superior, que integra la junta, se encarga de asesorar al Gobierno de las Islas Falkland sobre la política sanitaria. El funcionario militar de salud ambiental también forma parte de la junta.

En Stanley hay un hospital compartido por civiles y militares. Los servicios médicos de las Islas son dirigidos desde el hospital y comprenden un servicio clínico en Stanley y un servicio corriente y de urgencia de "médico volante" para atender a los establecimientos agrícolas alejados.

Los problemas médicos más habituales en el territorio son los causados por el resfriado común, las enfermedades torácicas, diversas formas de artritis y accidentes.

Seguridad social

Existe un régimen de subsidios familiares y dos planes de pensiones de vejez, uno de ellos con contribuciones de los beneficiarios y el otro no, en los que están comprendidas todas las personas desde que cumplen 64 años de edad. Los tratamientos médicos y odontológicos y los medicamentos son gratuitos, pero todas las personas en relación de dependencia deben pagar una contribución por servicios médicos equivalente al 1% de su remuneración. No hay desempleo en las Islas.

Bibliotecas

Stanley cuenta con una biblioteca circulante pública y otra biblioteca circulante dirigida por el Departamento de Educación. El programa de biblioteca rural facilita un servicio postal con el objetivo de que las personas que viven fuera de Stanley dispongan de facilidades bibliotecarias. Cada escuela tiene su propia biblioteca.

Comunicaciones y servicios

Antes de la invasión argentina había un servicio aéreo semanal entre Stanley y el sur de la Argentina. Desde la liberación, no existen servicios aéreos civiles al exterior. El aeródromo permanente de Stanley, construido con el apoyo de los fondos de ayuda británica, se inauguró en 1979 y en él pueden aterrizar aviones de mediano alcance. En junio de 1983, el Gobierno anunció planes relativos a la construcción de un nuevo aeródromo en Mount Pleasant, para uso civil y militar, destinado a aviones con vuelos de mediana y larga distancia. El Gobierno de las Islas Falkland dirige un servicio aéreo interior civil, con dos birreactores Islander y un hidroavión Beaver, que constituye el principal enlace interior de pasajeros entre Stanley y el resto del territorio. También transporta correspondencia y enfermos que requieran asistencia médica entre Stanley y los establecimientos agrícolas.

Se mantienen otros medios de transporte interno por vía marítima con un buque de propiedad de una compañía naviera que transporta cargamento pesado y correo marítimo a los distritos lejanos y recoge la lana esquilada. Un barco pequeño de carga mixta, fletado en forma permanente por la Falkland Islands Company, realiza el viaje de ida y vuelta desde el Reino Unido cuatro veces por año.

Actualmente hay unos 12 km de caminos afirmados en Stanley, algunos de superficie asfaltada y otros con losas de hormigón armado. Otros caminos urbanos (alrededor de 4 km) se han construido con canto rodado basto. A fines de la década de 1970 se comenzó a trabajar en una carretera de grava, transitable en todo momento y debidamente proyectada, de Stanley a Darwin. Se proyecta construir una red de carreteras similares por todo el archipiélago. La mayoría de los establecimientos de las Falklands Oriental y Occidental están unidos por caminos sin afirmado, que pueden tornarse casi intransitables en invierno. Los viajeros utilizan por lo general vehículos Land-Rover, motocicletas o caballos, según las condiciones meteorológicas.

No hay ferrocarriles ni canales navegables.

Telecomunicaciones

Las comunicaciones internas y la radiodifusión corren a cargo del Departamento de Correos y Telecommunicaciones, mientras que las comunicaciones con el exterior son responsabilidad de la Cable and Wireless Company. Stanley cuenta con una red telefónica a la que están conectados varios poblados de la Falkland Oriental, existiendo un servicio análogo en la Falkland Occidental, cuyo centro está en Fox Bay. El tráfico entre las islas principales y el contacto con establecimientos de las islas más pequeñas se efectúa por radioteléfono. El Reino Unido ha aportado fondos para la compra de nuevos y modernos receptores-transmisores portátiles. En 1968 se estableció un servicio telefónico al exterior y pueden efectuarse llamadas telefónicas del territorio al Reino Unido y a la mayoría de los demás países.

Radiodifusión y prensa

El Gobierno de las Islas Falkland dirige una emisora en Stanley y existen más de 550 titulares de licencias de radio. En Stanley hay también un servicio de radiodifusión por cable dirigido oficialmente. Aparte del boletín oficial, los periódicos que se publican en el territorio son el *Penguin News* (mensual) y el *Falkland Islands Journal* (anual). Aunque no hay ningún canal de televisión en las Islas, se registró recientemente un aumento considerable en el número de videograbadores y monitores de televisión utilizados.

Servicios públicos

En la década de 1970 se terminó de construir una central eléctrica que suministra electricidad a Stanley. Casi todos los establecimientos agrícolas y caseríos disponen de sus propios grupos electrógenos. Una central de depuración y filtración de agua produce agua limpia para Stanley. Existe la posibilidad de generar energía eólica, hidroeléctrica y de las mareas.

Servicios meteorológicos

El Departamento Meteorológico Oficial, con sede en Stanley, facilita los servicios meteorológicos de las Islas Falkland. Publica pronósticos para la navegación marítima y la aviación y lleva a cabo algunas actividades de investigación sobre la meteorología regional.

LAS DEPENDENCIAS DE LAS ISLAS FALKLAND

Las Dependencias de las Islas Falkland son Georgia del Sur, las Islas Sandwich del Sur, las Rocas Shag y las Rocas Clerke. Georgia del Sur se halla a 1.200 km al este-sudeste de las Falklands y las Islas Sandwich del Sur a unos 760 km al sudeste de Georgia del Sur.

Las Dependencias son territorios dependientes británicos pero, por cuestión de conveniencia, están administradas por el Gobierno de las Islas Falkland.

La población de Georgia del Sur está constituida por el personal de una pequeña estación científica en Bird Island, dirigida por el British Antarctic Survey (Instituto de Investigaciones Antárticas de Gran Bretaña) y por un destacamento de infantería de marina en Grytviken. Todos los productos alimenticios son de importación y las exportaciones no existen.

Los territorios situados al sur de los 60° de latitud sur que formaban parte anteriormente de las Dependencias de las Islas Falkland

(las Islas Orcadas del Sur, las Islas Shetland del Sur y la Península Antártica) así como el sector del continente antártico situado entre los 20º y 80º de longitud oeste, se constituyeron en territorios por separado en 1962 con el nombre de territorio Antártico Británico, que abarca todos los territorios británicos que se encuentran en la región afectada por el Tratado Antártico, pacto firmado en 1959 y que entró en vigor en 1961.

La isla Georgia del Sur tiene una superficie de 3.755 km^2 y mide unos 160 km de longitud, con un ancho máximo de 32 km. El relieve es sumamente montañoso, ascendiendo hasta 2.933 m, y los valles están llenos de glaciares, muchos de los cuales descienden hasta el mar. El clima no es totalmente antártico, pero sí muy riguroso: las montañas están cubiertas en su mayor parte de hielo y nieve durante todo el año. Los únicos mamíferos autóctonos son las focas, pero existe también un numeroso rebaño de renos salvajes que fueron introducidos en 1911.

Las Islas Sandwich del Sur consisten en una cadena de islas deshabitadas con actividad volcánica, de unos 240 km de longitud. El clima es totalmente antártico. A finales del invierno, las islas pueden estar rodeadas de hielo flotante. Las tormentas dominantes del oeste dificultan siempre el desembarco.

Historia

Georgia del Sur fue avistada al menos en dos ocasiones entre 1675 y 1756, pero el primer desembarco lo realizó el capitán James Cook en 1775. Las Islas Sandwich del Sur fueron descubiertas durante el mismo viaje. Posteriormente, acudieron a Georgia del Sur cazadores de focas de muchas nacionalidades, que consiguieron abundantes capturas de la inmensa cantidad de focas y elefantes marinos que frecuentaban estas costas. En 1815, la matanza de focas había alcanzado tales proporciones que los cazadores ya empezaban a buscarlas en otros lugares. En 1908 el Gobierno británico anexó Georgia del Sur por cédula de privilegio y desde ese año la isla ha estado continuamente bajo administración británica. Las Islas Sandwich del Sur también fueron anexadas del mismo modo en 1908 y han estado continuamente bajo administración británica desde entonces.

La caza de ballenas comenzó en el siglo XX y pasó a ser una gran industria muy especializada. El principal cambio ocurrió en 1903, año en que C. A. Larsen fue la primera compañía ballenera moderna que estableció una factoría costera en Georgia del Sur. La industria prosperó inmediatamente y siguió creciendo con rapidez hasta el final de la Primera Guerra Mundial. Georgia del Sur fue desde el principio del centro más importante de la actividad, con factorías costeras en funcionamiento en Grytviken, Leith Harbour, Stromness, Husvik, Godthul y Prince Olaf Harbour. A partir de fines de la década de 1920, se han empleado en forma creciente los buques-factoría pelágicos que cazan en alta mar durante toda la temporada ballenera. Después de la Segunda Guerra Mundial se explotaban tres estaciones costeras en Georgia del Sur pero, para diciembre de 1965, la actividad de todas ellas ya había cesado. Desde esa fecha, la principal actividad económica en las Dependencias ha sido la pesca mediante flotas pesqueras de altura.

LA CONTROVERSIA CON LA ARGENTINA

No existen presiones tendientes a obtener la independencia, ya que el deseo de los pobladores de seguir [illegible]os es unánime, pese a la reclamación de soberanía de la Argentina, que alega ser la sucesora de los derechos reclamados por España en el siglo XVIII. Sucesivos gobiernos británicos no han tenido duda alguna acerca de la soberanía británica

sobre las Islas que, salvo por dos meses de ocupación ilegal argen... 1982, han sido ocupadas continua, pacífica y efectivamente por el Rei... Unido desde 1833.

La situación de las Islas Falkland en tanto territorio no autónomo ha sido objeto de debate en las Naciones Unidas. Los representantes electos de los isleños han explicado el deseo de los habitantes de conservar su relación con el Reino Unido y no independizarse ni asociarse con ningún otro país. El Reino Unido ha indicado que, en tales circunstancias, la reclamación argentina va en contra del principio de libre determinación.

En 1965, la Asamblea General de la ONU aprobó una resolución en la que se invitaba al Reino Unido y a la Argentina a mantener conversaciones con vistas a resolver pacíficamente el problema, teniendo en cuenta los intereses de los pobladores. Posteriormente, ambos gobiernos mantuvieron conversaciones por conducto diplomático. En 1969, Argentina ofreció tratar el levantamiento de la prohibición sobre comunicaciones directas entre el territorio continental y las Islas y, en 1970, se iniciaron en Londres conversaciones especiales entre las delegaciones argentina y británica; en esta última figuraban participantes de las Islas Falkland. A raíz de otras conversaciones celebradas en 1971 en Buenos Aires, se concertaron acuerdos relativos a las comunicaciones aéreas y marítimas, servicios postales, servicios médicos y de enseñanza en Buenos Aires para los habitantes de las Islas Falkland y medidas aduaneras.

En 1974, el Reino Unido y la Argentina firmaron otros dos acuerdos relativos a las Islas Falkland: uno para facilitar el comercio y el transporte de mercancías entre las Islas y el territorio continental, y otro por el que se permitía a la compañía petrolera estatal argentina suministrar productos derivados del petróleo a las Islas. Desde la invasión argentina estos acuerdos han caducado.

Los resultados del estudio económico de las Islas llevado a cabo por Lord Shackleton en 1976 subrayaron la necesidad de una cooperación más estrecha con la Argentina. En 1977, el Gobierno británico llegó a la conclusión de que el momento era oportuno para considerar si debía establecerse un nuevo marco de cooperación económica y política con la Argentina. Tras mantener consultas exhaustivas con los isleños y con la Argentina, se llegó a un acuerdo sobre los términos de referencia para negociaciones británico-argentinas sobre relaciones políticas, incluida la soberanía, y sobre cooperación económica en las Islas Falkland, las Dependencias y el sudoeste del Atlántico en general. Posteriormente se crearon grupos de trabajo paralelos para estudiar detenidamente ambos temas, pero no se registró progreso alguno.

En abril de 1980 se mantuvo con la Argentina una ronda de conversaciones de amplio alcance, pero de carácter exploratorio. En febrero de 1981 se celebraron nuevas conversaciones en Nueva York entre Argentina y el Reino Unido, de cuya delegación formaban parte dos concejales de las Islas Falkland. Argentina rechazó la propuesta británica sobre una "congelación" de la controversia por un plazo convenido, durante el cual ambas partes podrían colaborar en el desarrollo de los recursos de las Islas.

En febrero de 1982 se celebró en Nueva York otra ronda de negociaciones y la delegación británica incluyó nuevamente dos concejales de las Islas Falkland. Las dos partes reafirmaron su firme propósito de buscar solución a la disputa sobre la soberanía y estudiaron exhaustivamente una propuesta argentina sobre procedimientos para un mayor progreso; en un comunicado conjunto se describieron las conversaciones como "cordiales y positivas".

Argentina reclama también las Dependencias de las Islas Falkland. En distintas ocasiones, dichos reclamos se han fundado en su proximidad

a la Argentina y la pretendida herencia de los derechos de España. Argentina reclamó por primera vez Georgia del Sur en 1927 y las Islas Sandwich del Sur en 1948. El Reino Unido rechaza dichos reclamos porque carecen de fundamento jurídico o histórico. En 1947, así como en fechas posteriores, el Reino Unido ofreció someter la controversia sobre las Dependencias a la Corte Internacional de Justicia y, en 1955, el Gobierno británico solicitó unilateralmente a la Corte reparación contra usurpaciones de la soberanía británica en las Dependencias por parte de Argentina y también de Chile. Estos dos países, no obstante, rehusaron someterse a la jurisdicción de la Corte en esta materia.

BIBLIOGRAFIA

El anuario *Yearbook of the Commonwealth*, publicado por Her Majesty's Stationery Office (HMSO), contiene información acerca de las Islas Falkland y Dependencias. El primer informe de Lord Shackleton, titulado *Economic Survey of the Falkland Islands* se publicó en dos volúmenes en 1976 (South America Department, Foreign and Commonwealth Office, £14,50, franqueo y embalaje incluidos). El informe actualizado, *Falkland Islands Economic Study 1982* (Cmnd 8653, HMSO, £7,80, ISNB 0 10 186530 9), se publicó en 1982. Puede hallarse información sobre la controversia con la Argentina en *The Falkland Islands Review: Report of a Committee of Privy Counsellors* (Franks Report, Cmnd 8787, HMSO, £6,10 ISBN 0 10 187870 2), y en el fascículo de consulta de la COI titulado *The Falkland Islands: Britain's Search for a Negotiated Settlement*, Nº 170/82. La crisis de 1982 y la reacción de Gran Bretaña se detallan en el folleto de consulta de la COI titulado *Britain and the Falkland Crisis: a Documentary Record* Nº 192/RP/82. La segunda edición de un libro escrito por Ian Strange, *The Falkland Islands* (David and Charles, 1981, £8,50, ISBN 0 7153 8133 4), informa sobre los habitantes, geografía, historia, administración, agricultura y pesca, comunicaciones e historia natural del territorio.

Este documento forma parte de una serie de publicaciones de consulta preparadas para el Ministerio de Relaciones Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido. Aunque el texto es propiedad del Estado británico (Crown Copyright), *podrá ser reproducido con toda libertad fuera del Reino Unido sin necesidad de mencionar su origen. Pueden obtenerse publicaciones análogas sobre otros temas en Embajadas, Altas Comisiones y Consulados británicos.*

LAS ISLAS FALKLAND Y SUS DEPENDENCIAS

NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE LA PELICULA "LA GUERRA DE LAS FALKLANDS"

CAPITULO 1

LA PARTIDA

Este capítulo nos muestra la partida de la Fuerza de Tarea, incluyendo los portaaviones HMS HERMES(que previamente había sido destinado a convertirse en chatarra) y el nuevo portaaviones HMS INVINCIBLE cuya operación de cubierta es total. Ninguno de los navíos es capaz de desplegar aviones de ala fija. Ambos iban a probarse en batalla por primera vez. Argentina anunció en varias ocasiones que estos dos barcos habían sido hundidos o averiados. Incluso los argentinos falsificaron una fotografía de un grave incendio en el HMS INVINCIBLE, que reprodujeron los periódicos bolivianos. De hecho, ninguno de los barcos sufrió daño alguno.

El narrador describe los sentimientos mezclados en Gran Bretaña y la creencia de que los navíos representaban una demostración de fuerza mientras se buscaba una solución diplomática y que no llegarían a entrar en combate.

El transatlántico de lujo CANBERRA es requisado y la infantería de marina (boinas verdes) y los paracaidistas (boinas rojas) aparecen en el momento de embarcarse.

CAPITULO 2

LA CAUSA

Este capítulo comienza describiendo los antecedentes históricos de la disputa y muestra fotografías de lo que estas islas eran en 1830 cuando el primer asentamiento británico comenzó. Asimismo incluye tomas filmadas durante una invasión argentina anterior compuesta de 30 soldados que llegaron por aire a "liberar" las islas en la década de los 60 y fueron despachados de vuelta a la Argentina por mar.

También se muestra una película de archivo de la guarnición de 80 infantes de marina que previamente defendieron las islas y fotos del Gobernador británico pasando revista a las tropas durante uno de sus desfiles. La fuerza local de defensa de 120 civiles aparece igualmente durante su enfrentamiento.

Aparece también parte de una película que muestra los servicios aéreos regulares desde Argentina y turistas argentinos que visitaban las islas para apreciar la vida silvestre, en particular los pingüinos.

Continúa luego delineando los orígenes de los recientes acontecimientos con el arribo de negociantes de chatarra en Leith en la Georgia del Sur, pero acompañados de soldados argentinos , quienes llegaron sin permiso de las autoridades británicas.

El barco de reconocimiento, pintado de rojo, ENDURANCE, en el que debía ser su último viaje, recibe órdenes de dirigirse a Georgia del Sur con 21 infantes de marina a bordo. Dos buques espía soviéticos visitan Grytviken para informarse de lo que ocurre. Una corbeta argentina bombardea Grytviken Georgia del Sur es capturada. El ENDURANCE recibe órdenes de ir a las Falklands, pero se encuentra a mitad de camino antes que el ataque de la Marina argentina tenga lugar y los 64 infantes de marina en Puerto Stanley se rindan luego de una feroz batalla en la que 3 soldados argentinos resultan muertos.

La película enseña los blindados argentinos en Puerto Stanley donde las tropas argentinas se muestran sorprendidas por no haber sido recibidas como héroes. Celebraciones en Buenos Aires. La aprobación de la Resolución 502 en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Entrevista con el Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, Lord Carrington, quien explica que ha renunciado a causa de la humillación que Gran Bretaña ha sufrido en las Falklands.

CAPITULO 3

EL VIAJE

La Fuerza de Tarea aparece en ruta a su encuentro en la isla de Ascención. Prácticas con armas en el mar. Ensayos de los comandos para bajar hombres desde helicópteros.

Alerta en HMS HERMES. Reabastecimiento en el mar de barcos de suministros. Celebraciones a bordo del HERMES cuando se pasa la línea del Ecuador. El Almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Tarea llega en el HMS HERMES. Película argentina del General Galtieri visitando las Falklands. Aviones argentinos de suministros continúan el refuerzo involucrando 11,500 tropas pero menos blindaje que el esperado.

La misión Haig. Visitas a Buenos Aires y Londres.
Película de ejercicios militares en Wales ya que el terreno abierto se parece al de las Falklands. El trasatlántico UGANDA es requisado y convertido en un barco hospital. Escenas de la vida diaria a borde del CANBERRA incluyendo ejercicio de trote alrededor de cubierta para mantenerse en buen estado físico. Los barcos llegan a la isla de Asención donde hay un considerable trabajo de ordenamiento de equipo con la ayuda de helicópteros. La Sra. Thatcher es entrevistada y dice que la posibilidad de una derrota no existe.

CAPITULO 4

LA RECAPTURA DE LAS GEORGIAS DEL SUR

Los HARRIER del HMS HERMES se muestran en constante alerta a medida que la Fuerza de Tarea se acerca a las Falklands. La Fragata HMS PLYMOUTH bombardea

Georgia del Sur no con la intención de dañar posiciones militares sino para ablandar a las tropas argentinas. Dos helicópteros británicos chocan por el mal tiempo tratando de desembarcar comandos británicos. Dos muchachas británicas cincastas en la isla en medio del combate. El submarino argentino SANTA FE es atacado por helicópteros y se hunde en el puerto Grytviken. Las tropas argentinas se rinden sin resistencia y dicen a sus captores que acaban de pasar por un campo minado.

Las tropas argentinas en Leith (donde el incidente de los mercaderes de chatarra comenzó) se rinden. Un soldado argentino muere en Sud Georgia. Escena del entierro. Prisioneros Argentinos capturados en Georgia del Sur son embarcados a su casa.

El Secretario Haig anuncia la negativa Argentina de aceptar un compromiso y da a conocer el apoyo de Estados Unidos a Gran Bretaña en el conflicto. El nuevo Ministro británico de Asuntos Exteriores, Sr. Pym, en una conferencia de prensa habla de la necesidad de reestablecer el orden internacional.

Se demuestra que los helicópteros Sea King son los bestias de carga de la Fuerza De Tarea. Harriers enviados desde el HERMES para el primer ataque sobre Port Stanley. Esta es la primera de 1,000 misiones llevadas a cabo por los Harrier. Película argentina sobre daños e incendios en el aeropuerto. Las tropas argentinas ponen tierra en las pistas para que parezcan cráteres de bombas.

Se dejan caer 63 bombas sobre las pistas por aviones Vulcan y Harrier pero solo uno dá en el blanco. La pista a pesar de esto se mantiene abierta a lo largo del conflicto. Película que muestra los HARRIERS volviendo al HERMES s pérdida despues del primer ataque aéreo sobre Port Stanely. El piloto de un Harrier está informado y describiendo haber visto dos de sus bombas rodar en el aeropuerto sin explotar. Dice haber destruído aviones livianos alrededor del perimetro.

Los británicos anuncian 200 millas (322 kms.) zona de exclusión alrededor de las Falklands. El crucero argentino GENERAL BELGRANO es hundido fuera de esta zona. Se rescatan 700 tripulantes y 300 se pierden. El capitán del Submarino Británico explicando el hundimiento sobre la base de que el BELGRANO era un peligro para la Fuerza de Tarea.

Helicópteros Sea Linx atacados por 2 barcos de guerra argentinos dentro de la zona de 200 millas (322 kms).

Un barco se hunde y el otro queda malamente dañado.

El barco [illegible] argentino NARVAL descubierto como barco espía con un oficial naval argentino y documentos a bordo.

La fragata británica HMS SHEFFIELD impactada por un Misil Exocet e incendiada.

Helicópteros de Sea King con aparatos de respiración y equipo anti-incendio se trasladaron a la escena. Se le dió 60 segundos de aviso al SHEFFIELD. Hay 20 muertos. Los sobrevivientes han sido recogidos. Una entrevista con el Capitán quien dijo que el EXOCET estaba viajando a 700 millas (1,127 km) por hora y que arrancó de cuajo el centro de comunicaciones del barco. El SHEFFIELD se hundió luego mientras se lo remolcaba.

El Narrador dice que 2 HARRIER se perdieron en un choque y uno fué derribado sobre las Falklands. Mas HARRIERS arribaron en HMS HERMES habiendo volado sobre las Islas Ascensión y habiendo sido reabastecidos en el aire. Estos incluyen los nuevos GR3. Ahora hay 40 aviones HARRIER para hacer frente a 100 aviones argentinos que tienen bases terrestres.

NIMROD un avion anti-submarino en patrullaje. Se hicieron modificaciones rápidas para hacer posible que se puedan reabastecer en el aire. Películas de tipo más modernos de la Fragata británica HMS ARDENT en el mar. Luego sería hundida en la bahía de San Carlos. El lujoso transatlántico QE2 es requisado y se ve las tropas embarcándose.

CAPITULO 5

EL DESEMBARCO EN LAS FALKLANDS

El desembarco sin oposición en la Bahía de San Carlos con un prospecto de marcha de 70 millas (113 kms) a Puerto Stanley. Tanques livianos Scorpion son desembarcados. Incursión de comandos en Isla Peddle destruye 12 aviones argentinos. El mapa muestra ataques aéreos en varios puntos de la isla para distraer la atención del desembarque en San Carlos. Los isleños ayudan a cabar trincheras.

Comienzan los ataques argentinos en la cabecera del puente San Carlos. Los HARRIERS derriban la mitad de los aviones enviados en contra de las fuerzas de desembarque. El CANBERRA apenas escapa de ser dañado. Un argentino en misión de reconocimiento es capturado en la colina sobre la Bahía. La Fragata Británica HMS ANTELOPE explota cuando se hizo un intento de desarticular una bomba dentro de ellas. Una explosión espectacular de toda su munición precede a su hundimiento. Secuencias del rescate de un piloto argentino. Muchas bombas argentinas no están explotando porque su ajuste de tiempo está errado. La Fragata Británica HMS ARDENT se incendia. El destructor COVENTRY y el barco de apoyo se hunden.

CAPITULO 6

LA TOMA DE GOOSE GREEN

Película de la captura de equipo luego de la primera y más importante batalla

en tierra. Muerte registrada del Coronel Comandante de los paracaidistas en un intento de ametrallar un puesto. Se halló que los soldados argentinos eran en su mayoría conscriptos malamente desmoralizados por el bombardeo. 250 muertos. 1400 tropas argentinas se rinden a una fuerza de 600 paracaidistas. La película muestra bombas Napalm capturadas luego de la batalla. La liberación de 140 habitantes de Goose Green aprisionados por el período de un mes en la alcaldía de la villa. Film de un hospital en el campo de batalla y tratamiento quirúrgico de prisioneros heridos. Entierron de un Coronel de Paracaidistas y otros británicos muertos.

CAPITULO 7

TRAGEDIA EN BLUFF COVE

El avance hacia el este comienza. Un helicóptero Chinnok y un viejo carguero se encargan de transportar hombres para así ahorrar dos días.

El Comandante Británico se confió demasiado. Dos barcos de asalto, SIR GALLAHAD y SIR TRISTRAM llegan a Bluff Cove llenos de tropas y municiones. Muy poca urgencia de desembarcar hombres o proporcionar defensa aérea. Sistema de misiles Rapier no instalado.

Las tropas veían películas en video a bordo.

Ataque inesperado de aviones SKY HAWKS argentinos. La munición explota y ambos barcos se incendian. 50 británicos mueren y 40 quedan heridos. Película sobre tentativas de los helicópteros para rescatar a algunos de los sobrevivientes, demostrando el gran valor de los pilotos.

CAPITULO 8

EL EMPUJE HACIA PORT STANLEY

Mientras tanto, en el norte de la isla 3,000 comandos, infantes de marina y paracaidistas se embarcan en una extraordinaria marcha de 113 kms. en dirección de Port Stanley cargando paquetes de 55 kgs. sobre sus espaldas. Bombardeos de artillería sobre el monte Kent y la batalla por los cerros que rodean Port Stanley. Las posiciones argentinas están fuertemente resguardadas; sin embargo, los argentinos se retiran dejando 600 prisioneros.

La táctica británica involucra un clásico movimiento de tenazas sobre Port Stanley desde el norte y el sur. Queda una vez más demostrado el papel importante que desempeña el helicóptero al transportar más munición y equipo pesado. Agotadas tropas británicas aparentan indiferencia ante el nutrido fuego de artillería enemigo. Se utilizan con gran eficiencia proyectiles

de mano antitanque contra las trincheras argentinas.

El terreno abierto y la falta de protección requieren que la mayoría de las batallas se realicen de noche. Película de escenas nocturnas. Los argentinos se desmoronan y solicitan un alto al fuego. Las tropas británicas avanzan a pié sobre las huellas de los vehículos para evitar minas. 31 británicos mueren y 79 quedan heridos en los dos últimos días de combate.

CAPITULO 9

A VICTORIA

Los infantes de marina británicos que se habían rendido a las fuerzas invasoras argentinas recuperan la residencia del Gobernador. Se descubre que tropas regulares argentinas habían estado resguardando el Aeropuerto esperando un ataque británico en ese lugar, dejando que sean los conscriptos quienes intervengan en la mayoría de las batallas en las colinas. 8,400 argentinos se rinden y son recogidos en conjunto en el aeropuerto. El vapor CANBERRA recoge luego a los prisioneros de Port Stanley para llevarlos a un puerto en el sur de la Argentina. Película del daño a Port Stanley y el funeral de dos isleños muertos por el bombardeo británico. Helicópteros Sea King son vistos sobrevolando Port Stanley. Película argentina sobre manifestaciones multitudinarias en Buenos Aires.

CAPITULO 10

REGRESO AL HOGAR

Retorno de la fuerza de tarea a Gran Bretaña.

C58/1M

١٥٥

Recibido por Comerm 26095-28 NN 84 del Cdo Instr.
-original en Ingles y su traduccion a la N.G Sanidad

C58/1M

LA ANESTESIA DURANTE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND

La experiencia de la Marina Real

Resumen

Se describe el trabajo de nueve anestesistas navales desplegados con la Fuerza de Tareas durante la campaña de las Falkland. Los anestesistas trabajaron en un hospital de campaña (Bahía Ajax), un buque hospital (SS Uganda), un transporte de tropas (SS Camberra), portaaviones (HMS Hermes y HMS Invencible) y un Auxiliar de la Flota Real (Tidespring) . Se discuten los problemas de pronto apoyo y provisión de suministros a los distintos equipos en diferentes lugares.

Palabras preliminares

Organización; medicina de las Fuerzas Armadas

El despacho de la Fuerza de Tareas al Atlántico sur durante la campaña de las Falkland produjo muchos inconvenientes para el personal médico involucrado. El propósito de este folleto es describir las técnicas médicas que fueron utilizadas en los buques y documentar las experiencias de los nueve anestesistas navales destinados en esos buques. Además, las del equipo de cirujanos de la Marina Real que desembarcó con la Tercera Brigada de Comando enSan Carlos y juntamente con el Equipo de Cirujanos del Ejército instaló el hospital de campaña en la Bahía Ajax. Los anestesistas de otros equipos quirúrgicos de apoyo embarcados en el Hermes fueron también desembarcados una semana más tarde para asistir en Bahía Ajax. Desde ese momento, la carga de trabajo fue equitativamente compartida entre los equipos de Ejército y Marina.

Las experiencias de los anestesistas navales desembarcados fueron similares a aquellas que sus colegas de Ejército describen en el folleto siguiente.

1SC

Capacidad quirúrgica existente

A bordo

Los portaaviones HMS Hermes y HMS Invencible, ambos llevan un cirujano, anestesista y oficial odontólogo. Hay aproximadamente diez auxiliares médicos que incluyen un técnico de laboratorio, fisioterapeuta y un técnico de sala de recuperación.

La enfermería a bordo del HMS Hermes comprende dieciséis catres de internación, sala de reanimación y sala de operaciones. Hay un buen acceso desde la cubierta de vuelo a la enfermería por medio de ascensor. Hay también una sala de urgencias ubicada en otra parte del barco que podía ser usada ante un eventual daño a la enfermería. Las cubiertas de rancho adyacentes pueden ser convertidas en salas de internación con sesenta camas si fuese necesario.

El equipo de anestesia consiste en una máquina de Boyle que es usada en conjunción con un aspirador de cal y soda cáustica para preservar los cilindros de gases. Se llevan también ventiladores Mawley y East Radcliffe. Los suministros fueron acrecentados por el stock de "suplemento de guerra", rápidamente almacenado y alistado para cualquier emergencia. La sangre fue utilizada cuando era requerida procedente de un grupo de voluntarios de a bordo, previamente agrupados.

El equipo médico en la flota auxiliar era más reducido que el de un portaaviones, con solamente un cirujano, un anestesista y dos auxiliares; pero con equipamiento y suministros similares.

En la playa

Los Marinos Reales debieron ser movilizados en poco tiempo al servicio activo en todas partes del mundo, y por consiguiente, una considerable variación en las condiciones ambientales pudo ser detectada. En función de proveer la asistencia médica primaria, el concepto de Equipo de Apoyo Quirúrgico era desarrollado para movilización con el apoyo logístico de los Marinos Reales. Estos Equipos estaban ubicados en los hospitales navales de Hasler y Plymouth, y cada uno se componía de cuatro oficiales médicos

y veintidós hombres, conformando un pequeño y operativo equipo móvil que puede acompañar a los marinos. Los doctores son un oficial de reanimación, un anestesista y dos cirujanos, uno de los cuales es responsable de "triage", donde los pacientes eran organizados en términos de prioridad de tratamiento. Los auxiliares están divididos en áreas tales como recuperación y sala, dependiendo ello de su experiencia y entrenamiento individual.

Hay un importante escuadrón médico en el Regimiento Logístico que proporciona apoyo que incluye reposición de equipo médico, provisión de ..... (tentage) generadores, agua, facilidades de rancho y comunicaciones; como también personal médico acicional y camilleros.

Los equipos practican con los marinos durante el año; esto posibilita el personal familiarizarse con su rol y establecer un hospital de campaña. Todo hombre está ataviado con las mismas ropas y equipo de un marino y se espera que conozca los rudimentos de tareas de campaña en apoyo personal y supervivencia.

Los suministros médicos son centralizados en Ludgershall, Wiltshire, y son rápidamente empaquetados en contenedores metálicos que pueden ser movidos fácilmente y con relativa seguridad por cualquier medio utilizable.

Los suministros anestésicos, fuera de los gases médicos, comprenden cuatro contenedores siendo el corazón del equipo de anestesia el aparato anestésico de campo Triservice.

Los suministros básicos de equipo de anestesia y las drogas son suficientes para veinte anestesias totales, usando una inducción de apertura con bromuro suxamethonium, seguido por un término medio de una hora de anestesia. Cada caja de reabastecimiento posibilitaba otros 100 anestésicos para suministrar. El vehiculizador de los fluidos consiste principalmente en solución de Hartmann, Dextran 70 y Haemaccel. Hay una simple pero efectiva facilidad para transfusión de sangre por colecta, agrupamiento y "cross-matching" de sangre.

De este modo el SST comprende un compacto equipo médico, con personal y equipo suficientes para reanimar y salvar vidas, quitar objetos extraños y restañar heridas antes de la evacuación a un lugar con facilidades más convencionales.

Facilidades de Hospital en un buque

SS Camberra

Fue comisionada una facilidad hospitalaria en el transporte de tropas SS Camberra. La estructura existente para personal y equipo de campaña SST fue usada inicialmente pero pareció incrementar la dotación y amplió equipamiento para cuando un más alto grado de sofisticación pudiera ser requerido por una unidad que le fuera necesario tratar a pacientes por más largos períodos. Fueron obtenidas drogas anestésicas para la administración de no menos de trescientas anestesias totales. Las drogas conseguidas para esta situación reflejaban moderna anestesia balanceada. Fueron conseguidas dos máquinas de Boyle (Modelo M) en su envase original y armadas durante el viaje al sur. Los vaporizadores usados incluían un Fluotec Mark II y un cierto número de las modificaciónes Penlon Triservice del vaporizador miniatura Oxford. Los aspiradores de Dióxido de Carbón fueron considerados como altamente importantes para preservar el limitado suministro de Oxígeno y óxido nitroso llevado. Fueron obtenidos dos ventiladores mecánicos, un East Radcliffe y un Penlon Oxford con compresor, los cuales podían ser usados como aspiradores. El equipo de monitoreo era rudimentario, comprendiendo dos pulsómetros, oscilotonómetros, un osciloscopio y medios para medición central de la presión vénosa.

Se consideró que las bajas llegarían por helicóptero a una recientemente construída cubierta de vuelo en medio del navío. Surgía que el hospital debía estar inmediatamente adyacente y fue utilizada la cubierta debajo de la planta de aterrizaje.

Esta cubierta tenía la ventaja de espacios amplios que podían ser adaptados para usar como salas y como internado, pero estaba altamente expuesto a las ráfagas de aire.

Las cubiertas más bajas eran insatisfactorias pues el acceso era limitado.

Cualquier baja llegada por helicóptero era colocada en una camilla en la que permanecía hasta que llegaba a la sala. Eran conducidos a la cubierta hospital merced a una ingeniosa construcción de camilla vagoneta que trabajaba con el funicular principal. La cubierta hospital tenía una pronunciada pendiente y se cuidó de transportar a los pacientes con la cabeza hacia la parte más baja del desnivel.

Los heridos debían ser inmediatamente identificados por un número individual siempre escrito en rojo, y el "triage" era realizado tan pronto como las ropas eran quitadas. Los heridos podían ser clasificados como T1, urgente reanimación y/o cirugía necesaria; T2, reanimación y luego cirugía cuando convenga; T3, heridos ambulatorios y heridas menores; T4, heridos graves cuyo tratamiento pudiera comprometer un gran número de heridos más viables.

Se hacían anotaciones breves en un registro diseñado exprofeso y los heridos eran llevados a las áreas designadas. Las categorías T1 y T2 debían ser llevadas a sala de reanimación de cuatro unidades autocontenidas que poseía cada una de ellas todas las drogas y equipo necesario. Después de una aguda reanimación que se estimaba completa en quince minutos, los pacientes eran llevados a sala de recepción donde la reanimación era continuada hasta que la condición se estabilizaba y el paciente era preparado para cirugía, si era indicada. Los pacientes podían luego proseguir a sala de operaciones o dirigirse a internación. En seguida de cirugía los pacientes eran llevados a sala de recuperación hasta que se consideraba que no había riesgo para llevarlos a internación.

Durante el viaje al sur fue encarado un extenso programa de entrenamiento, que incluía lecturas y preceptos para oficiales médicos y médicos asistentes. Una regla clínica común fue desarrollada para manejar todas las condiciones presentadas y esto probó ser una inversión rentable.

Para tener disponible un amplio depósito de sangre se dispuso que ésta fuera conservada en los refrigeradores de fruta fresca de a bordo. Los donantes eran principalmente combatientes, de allí que la regulación del tiempo de sesiones fue crítica y hubo de hacerse un balance entre frescura de la sangre y las tropas siendo en un 100% afectadas al desembarco. No obstante, más de 1000 unidades de sangre fueron colectadas en las sesiones iniciales.

Había varios períodos de entrenamiento a bordo y las áreas asignadas para el hospital eran también usadas por los militares. El hospital tenía que ser repetidamente construido y luego re-empacado después del ejercicio. Eventualmente podía ser armado en quince minutos. El local fue asentado en forma permanente cuarenta y ocho horas antes de que el primer herido fuera recibido.

SS Uganda

El SS Uganda, un crucero de línea, había sido convertido para proveer comodidades de dormitorio para 940 escolares y camarotes para 300 pasajeros. Se consideró apropiado para ser convertido en un barco hospital por varias razones. Los amplios espacios podían ser convertidos en dos internados de alta dependencia con 50 camas, una unidad de cuidado intensivo de veinte camas, una sala de operaciones con tres mesas y una área de "triage". Además, los dormitorios eran apropiados para los casos de escasa dependencia. Fue necesaria una mínima conversión estructural. El ítem principal fue el agregado de una cubierta de vuelo con una rampa que descendiera al área de "triage". Había suficientes camarotes para acomodar a todo el personal médico.

Sin embargo había discrepancias en cuanto usar el SS Uganda como barco hospital. Tenía un relativamente bajo límite de velocidad y estabilizadores inactivos. En su momento, no fueron necesarios para cubrir grandes distancias rápidamente y probó ser relativamente estable. Tenía una muy limitada capacidad para producir agua fresca y por ello esa tarea fue confiada a los barcos de la Real Flota Auxiliar; pero esto fue rectificado más tarde con la instalación de dos plantas desalinizadoras. No había hangar y por lo tanto no podía llevar un helicóptero propio. Además, no poseía las facilidades requeridas para vuelos nocturnos, aún cuando los aviones habrían de operar de noche si fuese requerida una urgente evacuación de heridos.

Los suministros de guerra fueron movilizados desde Ludgershall y fueron suplementados con equipamiento extra y otros elementos solicitados por especialistas. Estos ítems extra fueron adelantados para encontrarse con el barco en Gibraltar o en Ascensión. El equipo anestésico incluía dos máquinas de Boyle Modelo M, tres ventiladores Pneupac, dos ventiladores Penlon Oxford con compresores de aire y cuatro aparatos anestésicos Triservice. Había un suministro pleno de manómetros para cilindros de oxígeno y óxido nitroso como también mascarillas con cilindros de oxígeno para uso en internación. Por último, había suficiente provisión para suministrar 400 anestesias generales y para tratar a más de 700 pacientes.

La conversión en Gibraltar fue completada en sesenta horas y durante el viaje al sur, los espacios para diversión fueron limpiados y adaptados como hospital. Un bar fue usado como departamento patológico, otro como centro de esterilización y otro como farmacia. La peluquería fue convertida para ser usada como departamento de Rayos X y la enfermería del barco como unidad de incineración.

El componente inicial del personal médico fueron seis cirujanos (dos generales, uno ortopédico, uno plástico, uno máxilo-facial y uno oftálmico), dos anestesistas, dos médicos clínicos, un psiquiatra, un radiólogo y un patólogo. Había también catorce hermanas enfermeras, 24 enfermeras y 35 auxiliares médicos masculinos, incluyendo los grados técnicos tales como ODA, laboratorio y Rayos X. Subsecuentemente, personal extra se unió al Uganda incluyendo la mayoría de los SST 1 del Hermes.

Fue planeado un sistema de "triage" y reanimación similar al del Camberra, aunque estaba previsto que la mayoría de los pacientes serían estabilizados en playa antes de su evacuación al Uganda. También fue previsto, como en el Camberra, un programa completo de entrenamiento para ser ejecutado durante el viaje al sur, de allí que el Uganda estaba bien preparado cuando recibió su primer herido el 23 de mayo.

Experiencias con heridos de combate en los diversos lugares

HMS Hermes

En el área de las Falkland, el rol médico del Hermes fue tomar los heridos de los barcos de guerra y auxiliares del grupo de batalla. También proveyó un servicio hospitalario de rutina para los buques más pequeños tanto como el reabastecimiento de suministros médicos.

Durante el despliegue, fueron administradas dieciséis anestesias generales, once por heridas de combate y cinco por otros factores. Las heridas de combate se produjeron principalmente por el ataque con Exocet al HMS Sheffield, Atlantic Conveyor y HMS Glamorgan, pero solamente uno presentó problemas ante la anestesia. Era un paciente con un 60% de quemaduras y

heridas de metralla recibidas mientres estaba en el mismo compartimiento del Sheffield donde impactó el misil Exocet. Le fueron dados Droperidol y Ketamina para .....(debridad) y se cambió sus ropas quemadas.

Fueron suministrados fluidos endovenosos en base a hemoglobina, un volumen envasado y estimaciones fluidas balanceadas solamente.

HMS Invencible

El rol médico para el equipo médico del Invencible era al del Hermes. Fue dada anestesia general a 26 pacientes durante su estadía en el Atlántico sud. Inicialmente los pacientes fueron argentinos con heridas de esquirlas del transporte Narwal. Luego del impacto del Exocet en el HMS Glamorgan, el anestesista fue helitransportado para asistirlos y cinco heridos fueron reanimados allí antes de ser trasladados por helicóptero al Invencible, para cirugía. También fueron tratados dos pacientes con hipotermia del Atlantic Conveyor.

RFA Tidespring

Para el asalto a Georgias del sud, las facilidades quirúrgicas estaban asentadas en el RFA Tidespring. Había también oficiales médicos en otros cuatro barcos RN y con el destacamento de Marinos Reales que llevó a cabo el asalto. El único herido grave fue un marino argentino con amputación traumática de una pierna. Tuvo cirugía primaria en la playa bajo anestesia espinal antes de ser transferido al Tidespring.

SS Camberra

Los primeros heridos en combate recibidos en el SS Camberra fueron principalmente de los barcos en aguas de San Carlos, los que habían sido dañados por los ataques argentinos. Hubo también tres soldados argentinos con heridas de bala en los miembros inferiores. La mayoría de los

pacientes llegaban por helicóptero y desde la cubierta de vuelo eran bajados a la cubierta inferior en el funicular. El "triage" era practicado por un cirujano experimentado y los pacientes eran escoltados al área de heridos menores. No hubo pacientes T1 y T4. En el área de reanimación, la bien ensayada rutina practicada durante el viaje al sur, fue empleada. Después de la reanimación inicial era administrada una terapia más amplia, en caso necesario, que incluía analgesia, antibióticos, esterorides y profilaxia antitetánica. En ese momento, se hacía un examen más amplio del paciente para determinar el alcance de las heridas.

En tanto que los pacientes no requirieran cirujía inmediata, eran llevados a internación y mantenidos allí hasta el atardecer, cuando el riesgo de ataques aéreos era mínimo. La sesión de operación comenzaba al caer la noche e inicialmente eran usadas tres mesas. Sin embargo, se tomó la decisión de quitar al Camberra de aguas de San Carlos y el equipo de apoyo quirúrgico a bordo, junto con el escuadrón médico, embarcaron prontamente y fueron a la playa para asentar lo que llegó a ser el Hospital de Bahía Ajax. Esto redujo la capacidad operativa de a bordo a dos mesas.

Los pacientes no eran premedicados, aunque muchos habían recibido por vía endovenosa, sulfato de morfina como enalgésico. Se presumía que todos tenían el estómago lleno y por lo tanto era empleada una pre-oxigenación y una rutina normal de inducción de apertura usando thiopentona y Suxametonium bromuro. Fue preferido el último porque las sales de cloro requieren ser refrigeradas. La anestesia era mantenida con óxido nitroso, oxígeno y halothane a través de un espirador para los pacientes que respiraban espontánea mente. Si era considerado necesario, por la intermitencia positiva de presión de ventilación (IPPV) se empleaba alcuronio suplementado con fentanye o papaveretum. El monitoreo era rudimentario usando un esfigmomanómetro anaeroide y palpasión de pulso.

La cirugía inicial consistía generalmente en el (debridement)..... y vendaje de las heridas y era revertido el bloqueo neuromuscular; los pacientes eran vueltos a sus respectivos lugares (extubates) y luego llevados al área de recuperación donde permanecían hasta estar lo bastante restablecidos como para regresar a la sala.

Es interesante notar que la recuperación fue ocasionalmente violenta con irritación extrema, pacientes trastornados o ansiosos que no estaban coloridos en ese momento. Esto era probable debido a los

experiencias traumáticas que habían padecido unas horas antes. La anestesia epidural y espinal fueron consideradas inapropiadas porque son técnicas que insumen tiempo, complicadas por estar el paciente en camillas de lona y en una pendiente.

En la mayoría de los pacientes las suturas primarias de heridas fueron llevadas a cabo con cinco o siete días de demora. Era digno de atención cómo la limpieza de las heridas era el resultado de (debridement) inicial y la infección no fue problema. Si el paciente había recibido halothane para la primera operación, era evitado en las ocasiones subsiguientes con el uso de una técnica que complicaba el IPPV.

El 3 de junio el Camberra regresó a San Carlos. El barco estaba capacitado en esos momentos para recibir todas las bajas (principalmente argentinas) que estaban en el hospital de Bahía Ajax. Aunque ellos tenían cirugía inicial allí, algunos estaban todavía muy enfermos y requirieron por más de tres semanas de otras intervenciones. Fue administrado un total de 81 anestesias generales a bordo del Camberra, siendo 68 para heridos en batalla y, de estas, 34 fueron para argentinos.

SS Uganda

Para fin de mayo quedó claro que el Uganda podría llegar a ser el tercer apoyo médico de línea para la fuerza de tareas después de que el Camberra hubiera sido retirado de aguas de San Carlos. Más adelante fueron establecidas estaciones de vendaje (primera línea) en Fitzroy y Teal Inlet, y un hospital de campaña (segunda línea) en Bahía Ajax, que fue parte de la cabeza de puente.

Desde la Bahía Ajax, los pacientes eran evacuados por helicóptero al Uganda, que hacía recorridas regulares por el Canal de Falkland. En efecto, el Uganda a menudo recibió bajas directamente desde el campo de batalla o desde las estaciones de vendaje de avanzada. También recibió directamente las bajas del HMS Coventry. Los vuelos eran a menudo riesgosos, especialmente cuando el mar estaba violento o cuando el vuelo nocturno era necesario.

Después del hundimiento del HMS Coventry, el Hospital de Bahía Ajax fue bombardeado y muy poco después, tuvo lugar la batalla de Goose Green. Estos sucesos produjeron una afluencia constante de pacientes a promedio de 30 por día. El 9 de junio fueron admitidos más de 150 pacientes, la mayoría con quemaduras, resultado del bombardeo del Sir Galahad y el Sir Tristan en Bluff Cove.

La mayoría de los pacientes recibieron reanimación primaria en la playa y muchos debieron ser operados pero una nueva reanimación más completa fue a menudo necesaria, especialmente después de algunos de los vuelos más prolongados en helicópteros. Aún sí, hubo algunos pacientes (menos del 1%) que fueron considerados Tl. Sin embargo, el 10% de los pacientes fue a cirugía dentro de las dos horas de su admisión. Los fluidos de reanimación usados en general fueron Haemaccel y solución de Hartmann, mientras Dextran 70 fue también usado en pacientes con quemaduras.

Como la mayoría de los anestesistas llevados a la playa habían llevado halothane, este fue generalmente evitado a bordo. La anestesia normal dada consistía en IPPV en conjunción con un relajante muscular y fentanyl. Sin embargo, fueron detectados problemas con los ventiladores. Uno de los dos Oxford no trabajó satisfactoriamente. Los Pneupacs podían ser usados con un sistema Bain pero tenían que ser manejados con su propio cilindro indicador que tenían una inadecuada temperatura de vaciamiento. Además, no podían ser usados en la unidad de cuidado intensivo en cualquier momento. A veces, cuando había en cuidado intensivo varios pacientes que requerían ventilación artificial de los pulmones, fue necesario usar los servicios de hombres de la banda de la Marina Real para ventilar los pulmones manualmente. Muy poco después de ésto, llegaron dos ventiladores East Radcliffe, uno de los cuales excedía de requerimientos de Bahía Ajax y el otro, del Reino Unido vía Montevideo.

La Ketamina fue usada en 50 casos, generalmente con diazepan y la aparición de fenómenos no fue problema. El Tricloroetileno fue usado solamente en forma ocasional por su incompatibilidad con la cal y soda cáustica. El aparato anestésico Triservice fue empleado en los primeros días pero nunca hubo una carestía tal de gases que su uso llegara a ser

obligado, y se preferia evitar el halothane cuando era posible. Sólo fueron dadas seis anestesias regionales. De estas, dos fueron epidurales con empleo de cateter, usadas para dolores intratables post-amputación, y cuatro espinales.

Muchos pacientes requirieron dos o más anestesias, ya que las heridas penetrantes tanto de esquirlas como de proyectiles requerían (debridement) ..... y más tarde la primera sutura. Los pacientes quemados también requirieron a menudo más de un procedimiento. Tres o más anestesias generales fueron dadas a 34 pacientes. Un herido tuvo 11 anestesias, incluyendo una espinal y una epidural.

Las traqueotomías fueron practicadas en seis pacientes. En dos de estos hubo sospecha de fístula traqueosofageal y una tuvo posteriormente una laringectomía. Una presentó una intubación dificultosa; el tubo traquel penetró en la glotis pero fue detenido por un plomo que fue constriñendo la laringe sin dañar la mucosa.

No hubo muertes asociadas con anestesia general; pero un paciente tuvo un paro cardíaco en la mesa de operaciones y fue reanimado de inmediato. Hubo también una severa reacción anafiláctica, posiblemente relacionada con el alcuronium. Tres muertes ocurrieron en la sala de terapia intensiva, dos por heridas de bala en la cabeza, mientras el tercer paciente había sufrido una ~~xxxx~~ ruptura en la vena cava inferior. Aunque esto había sido exitosamente reparado en Bahía Ajax, desafortunadamente desarrolló una septicemia dominante después de transferido al Uganda.

Un total de 730 pacientes fueron admitidos en el Uganda y fueron dadas anestesias totales en 414 ocasiones; nueve fueron por heridas producidas por heridas fuera de combate.

Incluidos en este número están 15 heridos con posterioridad a la rendición, principalmente como resultado de heridas por minas terrestres. El 13 de julio el Uganda fue oficialmente relevado como buque hospital. Sin embargo, una hora después del relevamiento recibió cuatro soldados del aeropuerto de Puerto Stanley después que un misil Sidewinder fue accidentalemnte disparado.

DEBATE

El trabajo de los anestesistas navales durante la campaña de las Falkland ha sido descripto. A través de la campaña fueron dadas alrededor de 800 anestesias generales, 637 por anestesistas navales. La anestesia en la playa fue ejecutada con particulares dificultades y a menudo bajo condiciones riesgosas. El aparato Triservice probó su valía, siendo compacto y fácilmente transportable, sin requerir un abultado equipo anestésico. El bajo índice de mortandad de heridos demuestra una vez más el valor de una pronta y vigorosa reanimación.

El Haemaccel fue de particular valor como expansor de plasma y tiene la ventaja agregada de ser producido en un recipiente de escaso peso.

La anestesia de a bordo tuvo diferentes problemas y una organización más sofisticada era requerida. La gama de abastecimientos médicos tuvo que satisfacer muchas situaciones diferentes y tuvo que estar capacitada para reabastecer la primera y segunda líneas de apoyo médico. La conversión de un mercante a buque-hospital (o la simple conversión a facilidad hospitalaria) requiere de una considerable ingenuidad e improvisación para todo lo que es importante.

Finalmente, la importancia de un buen apoyo médico a las tropas combatientes no debe ser desestimada, el convencimiento de una supervivencia cierta, aunque pudieran ser heridos, fue un considerable aliento para la moral de los hombres.

Reconocimientos

Los autores desean agradecer al Dr. T.B.Boulton por su aliento para preparar este artículo y a la srta. June Adamson por el trabajo secretaril. Están también agradecidos del Director General Médico (Marina), Cirujano Vicealmirante Sir John Harrison, por su permiso para publicarlo.

CS /1M

691

P. INF.
AAB 7/84
1 A60 84

ANEXO "CHARLIE"

C50/1M

O Estado de S. Paulo

3/Jul/84

Plano para superar crise das Falklands

Um grupo de parlamentares britânicos em visita à Argentina sugeriu à Grã-Bretanha que suspenda a zona de exclusão em torno das Falklands e à Argentina que declare formalmente o fim das hostilidades no Atlântico Sul, como formas de superar a crise criada com a guerra e preparar um acordo final para o caso. Segundo informou nosso correspondente em Buenos Aires, **Hugo Martinez**, o custo das Falklands para a Inglaterra nos próximos três anos será de um bilhão e 800 milhões de libras esterlinas, o que representará um gasto de um milhão de libras esterlinas por habitante. A informação foi dada pelo deputado britânico Ciryl Towsend, em visita a Buenos Aires.

30
46
24

100

PAZ NER
19/7/84

ARGENTINA

Diálogo com os ingleses sobre as ilhas Malvinas

Representantes britânicos e argentinos deram início, ontem, a conversações a respeito de assuntos relacionados às ilhas Malvinas, em sua primeira reunião desde que os dois países foram à guerra — com a derrota argentina — pela disputa do arquipélago no Atlântico Sul, em 1982.

Segundo nota oficial divulgada simultaneamente em Berna, Londres e Buenos Aires, a Grã-Bretanha e a Argentina estão iniciando uma série de reuniões em Berna a convite do governo suíço.

Em Londres, fontes do governo disseram que as conversações explorarão as perspectivas de normalização das relações entre os dois países. Em Buenos Aires, uma fonte do Ministério do Exterior disse que as conversações são "um intercâmbio informal de idéias, sem uma agenda pree-estabelecida", mas o ministro do Exterior, Dante Caputo, disse à imprensa que a questão da soberania sobre as ilhas seria discutida. "Esperamos anunciar os resultados desta reunião dentro de 24 horas", afirmou.

Mas autoridades inglesas disseram que o governo da primeira-ministra Margaret Thatcher deixou claro não estar disposto a discutir a soberania sobre as ilhas, mas apreciaria uma declaração formal de cessação das hostilidades.

As conversações estão sendo chefiadas pelo secretário de Estado suíço Edouard Brunner, com a presença de um observador brasileiro. O Brasil representa os interesses da Argentina na Grã-Bretanha.

HOWE EXPLICA

O secretário do Exterior britânico, sir Geoffrey Howe, disse ontem que as conversações iniciadas entre a Grã-Bretanha e a Argentina visam à restauração das relações diplomáticas entre os dois países.

19/Jul/84

Inglaterra e Argentina já dialogam

Londres, Buenos Aires e Berna — Grã-Bretanha e Argentina iniciaram ontem à noite seus primeiros contatos desde a guerra das Falklands (Malvinas), que os dois países travaram entre 2 de abril e 14 de junho de 1982. As conversações são presididas pela Chancelaria suíça, que representa os negócios britânicos em Buenos Aires e contam com a presença de um diplomata do Brasil, que cuida dos interesses argentinos em Londres.

O principal item de divergência, a soberania das ilhas, foi contornado por uma manobra diplomática suíça: a proposta de uma "agenda aberta", que não menciona especificamente o assunto, mas também não o exclui. O Ministro do Exterior argentino, Dante Caputo, disse que a exclusão do problema da soberania sobre as Malvinas é inaceitável para Buenos Aires.

Em Londres, um porta-voz do Foreign Office afirmou que a Grã-Bretanha deixou claro que "não está disposta a discutir a questão da soberania". O parlamentar britânico George Foulkes, do Partido Trabalhista, que participou de uma delegação que esteve na Argentina mês passado, disse que as declarações argentina e britânica sobre soberania são mais para "consumo interno".

O porta-voz inglês acrescentou que os dois lados concordaram em discutir ontem e hoje e poderão prolongar as reuniões até amanhã, dependendo dos resultados que não deverão ser divulgados, segundo acordo mútuo. A delegação de cinco pessoas da Grã-Bretanha é liderada por David Thomas, Subsecretário para Assuntos Americanos e inclui Andrew Palmer, chefe da divisão das Falklands do Foreign Office.

A delegação argentina é liderada por Marcelo Delpech, alto funcionário do Ministério do Exterior, e a presidência do encontro está a cargo de Eduard Brunner, assessor da Chancelaria suíça. Porta-voz britânico disse que os dois lados levaram muito tempo para achar termos aceitáveis para iniciar contatos. Afirmou que o Governo britânico considera a retomada das relações bilaterais do interesse dos dois países e dos 1 mil 800 habitantes das Ilhas Falkland, Sandwich do Sul e Geórgia do Sul.

Funcionários britânicos disseram que Londres achava melhor buscar os termos de reaproximação entre os dois países para só depois passar à crucial e delicada questão da soberania das ilhas. O anúncio das conversas veio após uma série de contatos feitos através de terceiros depois da eleição, em outubro, do Presidente argentino Raúl Alfonsín.

Buenos Aires e Londres negociam Malvinas

Futuro das Malvinas em negociação

A Argentina e a Grã-Bretanha iniciaram ontem, em Berna, Suíça, negociações sobre o futuro das ilhas Malvinas, dois anos depois da guerra que terminou com a derrota argentina e a conseqüente queda do regime militar. No entanto, o governo do presidente Raul Alfonsin não declarou o fim do estado de guerra, e a primeira-ministra Margaret Thatcher mantém em vigor a zona de exclusão de 200 milhas em torno do arquipélago.

Um porta-voz do governo britânico informou que Thatcher não pretende discutir a soberania das ilhas, mas espera uma declaração formal sobre a cessação das hostilidades. Para Buenos Aires, as negociações são apenas "um intercâmbio informal de idéias, sem agenda pré-estabelecida". PÁG. 15

Representantes da Argentina e da Grã-Bretanha iniciaram ontem em Berna, Suíça, as primeiras conversações informais sobre as ilhas Malvinas, dois anos após a guerra por sua disputa, sem que o governo de Buenos Aires declarasse a cessação das hostilidades nem que Londres revogasse a zona de exclusão de 200 milhas ao redor do arquipélago.

Funcionários do governo britânico revelaram que a primeira-ministra Margaret Thatcher não está disposta a discutir a soberania das ilhas, mas espera por uma declaração formal de cessação das hostilidades. Para Buenos Aires, declarou um funcionário do ministério do Exterior, as conversações são "um intercâmbio informal de idéias, sem agenda pré-estabelecida", ainda que o chanceler argentino, Dante Caputo, tenha dito que estava em pauta o debate sobre a soberania das Malvinas.

A Suíça, que representa os interesses ingleses na Argentina, tomou a iniciativa do encontro e o secretário de seu ministério do Exterior, Edouard Brenner, o presidirá. O Brasil, representante dos interesses argentinos na Grã-Bretanha, também se sentará à mesa de conversações.

A soberania do arquipélago das Malvinas é disputada pelos governos britânico e argentino desde que, em 1833, a Grã-Bretanha ocupou-o militarmente. As negociações sobre as reivindicações argentinas levaram a Organização das Nações Unidas, em abril de 1982, a exortar o governo de Londres a aceitar seus critérios de descolonização.

Mas as forças argentinas ocuparam as Malvinas nesse mesmo dia, nomearam um governador e proclamaram o fim de 149 anos de dominação britânica. Londres reagiu, foi à guerra e, depois de 74 dias de combates marítimos, aéreos e terrestres, retomou Porto Stanley, capital do arquipélago, no dia 14 de junho.

O fim da ditadura militar argentina e a posse do governo constitucional de Raul Alfonsín, a 1º de dezembro doano passado, geraram novo contexto político e intensificaram os esforços de Buenos Aires pelo debate do conflito em nível diplomático.

Paralelamente às declarações oficiais, parlamentares argentinos contataram seus colegas britânicos em várias reuniões realizadas na Europa. Em junho passado, uma delegação extra-oficial de políticos ingleses desembarcou em Buenos Aires trazendo um projeto de negociações que admitia o fim da dominação inglesa sobre as Malvinas no fim do século. O plano foi rejeitado inteiramente pelos argentinos.

Brasil participa das conversações

Da Sucursal de Brasília

O governo brasileiro enviou o embaixador Rubens Ricúpero, chefe do Departamento das Américas, do Itamarati, para representar o Brasil nas negociações de paz entre a Inglaterra e a Argentina, iniciadas ontem em Berna, Suíça. Existe a hipótese de se marcar uma segunda reunião entre ingleses e argentinos, em Brasília, para a continuação das conversações iniciadas na Suíça.

Segundo o porta-voz interino da chancelaria, conselheiro Ricardo Carvalho, o Brasil está presente nas negociações porque representa os interesses da Argentina em Londres desde o fim da guerra das Malvinas. Os suíços, por sua vez, representam os interesses ingleses em Buenos Aires.

A presença de brasileiros e suíços foi pedida conjuntamente pela Inglaterra e a Argentina com o objetivo de que Berna e Brasília possam implementar as decisões tomadas durante as conversações, até que Londres e Buenos Aires restabeleçam a paz.

Os meios diplomáticos de Brasília evitaram qualquer especulação sobre as possibilidades de se conseguir o restabelecimento das relações argentino-inglesas no encontro de Berna, mas admitem uma nova rodada de negociações em Brasília, até o final do ano, dando-se tempo para que a Argentina declare o fim do estado de guerra contra a Inglaterra (formalmente os argentinos continuam em guerra contra os ingleses) e, depois, sejam reatadas as relações diplomáticas.

O embaixador Rubens Ricúpero, disse o porta-voz do Itamarati, não leva à reunião nenhuma proposta brasileira de paz, e vai limitar-se a assistir às reuniões. Ricúpero está acompanhado, nesta missão, do embaixador brasileiro na Suíça, Geraldo Carvalho e Sylos.

FOLHA SP.
20/Jul/84

Argentina rompe diálogo com a Inglaterra sobre as Malvinas

Não durou mais do que algumas horas a primeira tentativa oficial da Inglaterra e da Argentina de discutir a normalização de suas relações diplomáticas e o futuro do disputado arquipélago das Malvinas. Ontem pela manhã, após reunir-se com o presidente Raul Alfonsín, o chanceler argentino Dante Caputo convocou a imprensa, em Buenos Aires, para anunciar o rompimento das conversações iniciadas na véspera, em Berna, a convite do governo suíço. O motivo invocado pela chancelaria argentina foi a "intransigência" da Inglaterra em não debater a soberania das Malvinas, com o que "ficou desvirtuado o espírito" da reunião, conforme afirma o comunicado oficial distribuído ontem. O rompimento do diálogo foi confirmado no início da tarde, em Londres, numa lacônica nota emitida pelo ministério britânico do Exterior, em que critica a "insistência" da Argentina em discutir a soberania das ilhas.

Já no momento em que foram anunciadas as conversações, anteontem á noite, os dois governos manifestaram interpretações de sentido oposto a respeito da reunião em Berna. Ou seja, enquanto o chanceler argentino dizia que a soberania das ilhas estaria incluída nas negociações, que teriam pauta aberta, a primeira-ministra britânica, Margaret Thatcher, enfatizava que esse assunto não seria abordado de forma alguma. Londres e Buenos Aires estão com as relações diplomáticas rompidas desde a guerra das Malvinas, no primeiro semestre de 1982, que terminou com a vitória britânica.

Até hoje, porém, a Argentina não declarou oficialmente a cessação das hostilidades. A Inglaterra, por sua vez, ainda mantém uma "zona de exclusão marítima" de 200 milhas ao redor do arquipélago.

Na nota divulgada ontem, o governo argentino deixa claro que só normalizará as relações caso a Inglaterra aceite negociar a soberania das Malvinas. "Na medida em que se encaminhe séria e responsavelmente uma solução desta questão, as demais diferenças poderão resolver-se de maneira rápida", destaca o documento assinado por Caputo.

Apesar do fracasso das conversações em Berna, funcionários do governo suíço afirmaram, com otimismo, que em vez-de uma ruptura pode ter ocorrido apenas uma interrupção do diálogo, que poderá ser retomado brevemente em outro país, talvez no Brasil.

Prestígio de Thatcher sofre duros golpes

HERMANO ALVES
Do nosso equipe de reportagem

LISBOA — Tantos revezes Margaret Thatcher sofreu nas últimas semanas que já começa a falar, seriamente, no declínio do thatcherismo — coisa que, no triunfante verão de 1982, após a vitória britânica nas Malvinas, era objeto de ridículo, sobretudo quando prevista por Tony Benn, o deputado mais expressivo da ala esquerda do trabalhismo, ou por Neil Kinnock, que ainda não chegara ao posto de chefe da bancada.

A decisão de um juiz singular do Supremo Tribunal que classificou de ilegal e contrária ao direito natural das gentes a proibição imposta aos funcionários do grande complexo de comunicações secretas de Cheltenham de pertencerem a sindicatos, surpreendeu o governo que, em fevereiro passado agira nesse sentido, rejeitando qualquer entendimento com o congresso das "trade unions".

A senhora Thatcher anuncia que continuará a batalha legal e que, se necessário, levará o caso à Câmara dos Lordes (ainda hoje a última instância judiciária), mas foi precisamente nessa casa do Parlamento que o governo experimentou uma grave derrota ao ver rejeitado o primeiro projeto de uma série que visava a desmantelar o Grande Conselho de Londres, dominado pela esquerda trabalhista sob a chefia do vereador radical Ken Livingstone.

Tais coisas ocorrem na hora em que o governo, depois de recusar-se a negociar com os sindicatos dos trabalhadores em docas e portos, se viu forçado a traçar planos de emergência para (que incluem o Exército) para a hipótese de uma greve prolongada — tudo isso coincidindo com o quarto mês da greve dos mineiros.

Thatcher rejeitara qualquer papel na disputa entre os mineiros e a Junta de Carvão, órgão diretor da indústria nacional, e o governo tratou o dirigente sindical Arthur Scargill — um marxista de características populistas — como se fosse um mero provocador.

O fato é que jovens mineiros precipitaram o movimento no Yorkshire do Sul, passaram a fazer piquetes antes da decisão da chefia sindical, enquanto mulheres ativistas (ressuscitando uma velha tradição) bloquearam as vias de acesso às minas, a passagem da polícia e de elementos fura-greves.

Se Scargill e o velho comunista Mick McGahey foram os primeiros a agir em consequência, a verdade é que, gradualmente, em meio a uma discussão acriminiosa e a choques violentos entre militantes e a polícia, o movimento conseguiu manter-se e por fim convencer um hesitante Partido Trabalhista.

Assim, as reservas de carvão para a indústria siderúrgica, que o governo considerava excedentárias em fins do ano passado, estão diminuindo com uma rapidez que causa apreensão geral e os próprios financistas da "city" de Londres são os primeiros a aconselhar a senhora Thatcher a fazer uma trégua com o movimento sindical.

"Argentinos"

Depois da vitória eleitoral que se seguiu à guerra das Malvinas, a senhora Thatcher apelou para "o espírito combatente do Atlântico Sul", ao mesmo tempo que definia o movimento sindical como próximo inimigo a ser enfrentado, o que levaria um diplomata sul-americano a comentar com ironia: "Ela pretende reduzir os operários britânicos à condição de argentinos".

Diante da greve dos doqueiros, de mais um aumento da taxa de desemprego previsto para agosto-setembro (há um mínimo de três milhões de trabalhadores parados há mais de quatro anos), da desvalorização da libra esterlina com relação ao dólar, agora por volta de um-ponto-três, um-ponto-quatro, e da permanente inquietação no mercado de Hong Kong por conta das difíceis negociações com a China com vistas ao fim do mandato britânico em 1997, já se começa a falar no fim do thatcharismo.

A reação ao "autoritarismo" da primeira-ministra e aos seus "yes-men", ansiosos por obedecer e muito criticados pela imprensa, deu novo alento aos conservadores que se opõem à senhora Thatcher e que hoje têm como porta-vozes Edward Heath, Francis Pym e Ian Gilmour, os "tories" tradicionais, que se consideram capazes de dialogar com os sindicatos e de fazer a balança do orçamento pender a favor de um desenvolvimento inspirado em Lord Keynes e deixar para lá o que chamam de "hiper-liberalismo" de Milton Friedman.

GAZ MER
20/Jul/84

MALVINAS

Inglaterra não discute a soberania das ilhas e Argentina rompe diálogo

A Argentina decidiu suspender, ontem, a reunião direta com os ingleses destinada a buscar uma solução para as ilhas Malvinas, disputada pelo dois países. Em Buenos Aires, o chanceler Dante Caputo anunciou o rompimento das conversações em Berna (Suíça) devido à "intransigência" demonstrada por Londres em não discutir a questão da soberania sobre as ilhas do Atlântico Sul.

Em Londres, o chanceler inglês, sir Geoffrey Howe, declarou que a negociação — prevista para dois dias, em Berna — foi suspensa porque a delegação argentina insiste em discutir a soberania das ilhas e não está preparada para negociar a normalização das relações entre os dois países.

Sob o patrocínio da Suíça — que representa os interesses dos ingleses junto ao governo de Buenos Aires, desde o rompimento das relações por causa da guerra em 1982; o Brasil representa o governo argentino —, representantes dos dois governos foram à mesa de negociação pela primeira vez. Agora, com a suspensão da reunião de ontem, as negociações continuarão a ser feitas de forma indireta, "numa base informal", declarou o porta-voz da Embaixada argentina em Berna.

Em Buenos Aires, o Ministério do Exterior informou em comunicado oficial que nas reuniões em Berna "a delegação argentina reafirmou a vontade de seu governo em buscar uma solução de compromisso com o que foi recomendado pela organização das Nações Unidas. A delegação britânica, por sua parte, manifestou não estar disposta ao tratamento do tema da soberania, circunstância esta que, ao desvirtuar o espírito que inspirou o convite à reunião em Berna, deixou sem sentido a continuação dos atuais intercâmbios".

Caputo disse à imprensa que, nas reuniões em Berna, a delegação argentina mostrou "ampla disposição ao diálogo", mas salientou que o tema da soberania precisava ser considerado.

O comunicado acrescentou que, logo no início da reunião, a delegação argentina reiterou os direitos soberanos de seu país sobre as ilhas Malvinas, Geórgias e Sandwich do Sul. Afirmou, da mesma forma, que esta questão da soberania constitui o fundo da controvérsia com o Reino Unido e que, portanto, a medida que se encaminhe séria e responsavelmente uma solução a referida questão, as demais divergências poderão resolver-se de forma rápida e satisfatória".

JORN. DO BRASIL
20/Jul/84

Argentina desiste de discutir Falklands com a Grã-Bretanha

Berna, Londres e Buenos Aires — Menos de 24 horas depois de iniciar conversações informais com a Grã-Bretanha na Suíça, em torno das ilhas Falkland, a Argentina anunciou ontem sua suspensão devido à "intransigência" do Governo britânico em discutir a questão da soberania sobre o arquipélago, que originou em 1982 a guerra de 74 dias entre os dois países.

Comunicado emitido pelo Ministério das Relações Exteriores argentino informou que a posição britânica tornara "inútil" a continuação das conversações, iniciadas quarta-feira em Berna através de gestões suíças, mas posteriormente um porta-voz do Ministério, Albino Gómez, negou que tivesse havido uma "ruptura".

Desapontamento

Em Londres, o Secretário do Exterior, Sir Geoffrey Howe, emitiu comunicado confirmando o término das conversações tendentes a normalizar as relações com a Argentina. "O Governo britânico tornou claro, desde o início, que não estava disposto a discutir com os argentinos a questão da soberania sobre as Falklands", informou o comunicado.

Howe disse que lamentava profundamente que, após meses de negociações visando a encontrar uma base mutuamente aceitável para as conversações, o Governo argentino não se mostrasse disposto a respeitá-la.

Contudo, fontes diplomáticas disseram que já na quarta-feira era óbvio que as conversações estavam destinadas a fracassar, porque antes da chegada da delegação britânica à Suíça o Governo inglês já advertira que a questão da soberania não seria discutida, enquanto, de sua parte, Buenos Aires considerava-a uma condição básica.

O GLOBO
20/Jul/84

Fracassa diálogo entre Argentina e Grã-Bretanha

BERNA — A intransigência de ambas as partes no que diz respeito à soberania sobre as Ilhas Malvinas provocou o fracasso das conversações entre a Grã-Bretanha e a Argentina, iniciadas quarta-feira última em Berna, Suiça.

A iniciativa de abandonar a mesa de negociações — as primeiras que os dois países mantêm desde que romperam relações em 1982 — partiu da delegação argentina e foi anunciada por volta do meio-dia de ontem pelo Chanceler Dante Caputo, em Buenos Aires, segundo o qual "não havia sentido" prosseguir a discussão diante da decisão britânica de "não tratar o tema da soberania".

Da sua parte, o Governo britânico demorou a admitir o impasse e somente à noite fontes da Chancelaria informaram, em Londres, que o fracasso se devia à insistência argentina em debater a questão da soberania sobre as Ilhas Malvinas, território que já provocou uma guerra de 74 dias entre os dois países em 1982.

Recorda-se que as duas partes assumiram antes do encontro de Berna uma posição bem definida diante da questão da soberania: a Argentina insistia em que o tema teria de ser debatido, enquanto a Grã-Bretanha afirmava que se tratava de questão inegociável. Daí não ter causado surpresa entre os observadores o anúncio de que o encontro fracassou menos de 24 horas depois de ter começado.

As negociações, promovidas pelo Governo suíço, deviam terminar na tarde de ontem. Estiveram presentes à reunião, além das delegações dos dois países, um delegado da Suíça, país que representa os interesses britânicos em Buenos Aires, e um do Brasil, encarregado dos negócios argentinos em Londres.

Em Berna, o Subsecretário das Relações Exteriores da Suíça e Presidente da conferência, Edouard Brunner, anunciou que hoje informará à imprensa sobre a questão. Segundo fontes suíças, Brunner, conhecido por sua habilidade como mediador, queria que argentinos e britânicos aceitassem continuar o diálogo numa segunda rodada de negociações. Sua intenção, disseram, era conseguir das duas partes declaração anunciando que uma próxima reunião seria realizada no Brasil.

JORN BRAS

27/09/84

Londres reafirma na ONU: Malvinas são inegociáveis

Nações Unidas (Nova Iorque) — A Grã-Bretanha, através de seu ministro das Relações Exteriores Geoffrey Howe, declarou ontem na 39ª Assembléia-Geral das Nações Unidas que "não negociará com a Argentina a soberania das Ilhas Malvinas e que tudo deverá estar condicionado à vontade dos habitantes do arquipélago".

O chanceler britânico saudou o retorno da Argentina à democracia e disse que "estamos prontos a trabalhar em direção a uma situação mais normal em nossas relações" depois dos trágicos eventos de dois anos atrás. "Cremos que isto será do interesse da Grã-bretanha, da Argentina, de todos os nossos amigos latino-americanos e dos habitantes das Malvinas".

Howe declarou que as posturas sobre a questão da soberania "são diferentes e profundas". Ninguém deve esquecer que estávamos negociando sobre esse mesmo tema quando a Argentina lançou sua invasão brutal sobre as ilhas. O atual governo argentino não foi responsável por essa ação desastrosa "mas suas consequências não podem simplesmente ser postas de lado".

Disse ainda que têm sido feito esforços para se chegar a um acordo com o governo argentino em bases para ações diretas e era evidente que para essas conversações não fracassarem antes mesmo de começar era indispensável que "não abordassem a questão da soberania".

Howe disse que as recentes conversações realizadas em Berna, entre as duas nações, fracassaram porque "Buenos Aires tomou uma postura diferente e pleiteou a questão da soberania".

"Creio que muita gente deva ter se desencantado, tal como foi o meu caso, quando o presidente da Argentina, em seu discurso aqui mesmo nessa assembléia, apresentou a mesma posição como pré-condição para qualquer diálogo".

Destacando que os habitantes das Malvinas têm direito à autodeterminação, Howe afirmou que os efetivos militares baseados nas Malvinas estão lá apenas para defender as ilhas e, segundo ele, "é o mínimo de forças possível".

FOLHA SP.

27/09/84

Com as Malvinas será diferente, diz Howe

NOVA YORK — Antes de discursar ontem na ONU o chanceler britânico Geoffrey Howe descartou a existência de qualquer semelhança na postura de Londres em relação às suas colônias nas Malvinas e em Gibraltar e o tratamento dado à descolonização de Hong Kong. Para ele a posição de Hong Kong "é muito diferente da de outros territórios do mundo, tanto histórica como geográfica, legal e constitucionalmente".

Howe esclareceu que "de nenhuma maneira" o fato de não haver incluído no acordo para a devolução de Hong Kong à China um item sobre a "autodeterminação" da população significa uma mudança substancial na política de seu país. A Inglaterra defende este princípio para a descolonização de seus territórios.

Hong Kong "é um caso único", afirmou Howe, porque 92% de seu território está sob contrato que termina em 1997, e os 8% restantes, que a China havia cedido para sempre, "não podem ser demembrados". Ressaltou que nas Malvinas e em Gibraltar "nós não temos nenhuma dúvida sobre nossa soberania. Não dependem de um contrato, é uma situação muito diferente".

Em seu discurso perante a assembléia geral, Howe saudou o retorno da Argentina à democracia, mas reiterou a obrigação britânica de defender as Malvinas, reivindicadas por Buenos Aires.

Nueva Constitución para las Malvinas

LONDRES, 17 enero (EFE) — La colonia británica de las islas Malvinas, cuya soberanía reclama Argentina, tendrá una constitución en la que establece el derecho de sus habitantes a la autodeterminación, y que podría entrar en vigor en marzo próximo.

Un nuevo texto para regular la vida política de esas islas del Atlántico Sur, ocupadas por el Reino Unido en 1833, ha sido discutido en los últimos dos años.

Según se ha informado en Londres la primera ministra Margaret Thatcher y su ministro de Asuntos Exteriores, Geoffrey Howe, han coincidido en que el derecho a la autodeterminación de los 1.800 habitantes del archipiélago debe ser incorporado a ese texto legal.

La noticia provocó la inmediata reacción del líder del partido Socialdemócrata, David Owen, quien le envió una carta a la jefa del gobierno británico.

El ex ministro de Asuntos Exteriores entre 1977 y 1979, en el gobierno laborista de James Callaghan, le señala a Margaret Thatcher que constituye un error hacer tal concesión.

"Nunca le hemos dado el derecho a veto al pueblo de Hong Kong o al de Gibraltar", dice Owen, quien disiente, además, con el procedimiento elegido, a través de una orden del Consejo Legislativo de la Colonia.

Señala el líder socialdemócrata que la incorporación de ese derecho, que se haría a través de una referencia a la convención de las Naciones Unidas de 1956 sobre derechos civiles y políticos, será vista como un "portazo" a toda negociación futura con Argentina.

Naturalmente, el punto de vista del líder del partido Socialdemócrata, quien ve en esa referencia una imposición al Parlamento británico, no es compartido por los miembros del Consejo Legislativo de las Malvinas y otros órganos de la administración colonial.

Tony Blake, que representa a las haciendas de las dos mayores islas del archipiélago, considera que "el derecho de los isleños a la autodeterminación está ahora protegido de cara al futuro".

Sus colegas entienden que deberán ser consultados en el caso de cualquier futura negociación entre Londres y Buenos Aires en la que se toque el tema de la soberanía de las Malvinas.

Asimismo, según señala hoy el periódico liberal "The Guardian", el ministerio británico de asuntos exteriores parece haber dejado a un lado los planes para separar totalmente las administraciones de las Malvinas y las Sandwich y Las Orcadas del sur, que también son reclamadas por las autoridades argentinas.

Esto hizo nacer la sospecha en los isleños de que en el futuro, Londres podría utilizar esto en su regateo con Buenos Aires, especialmente con relación a la Antártida, continente en donde se superponen los sectores que reclaman Argentina, el Reino Unido y Chile.

El Ministerio de Asuntos Exteriores espera ahora la formal notificación de que ha sido aprobado el texto constitucional de la Colonia, que después será presentado ante el Parlamento.

Posteriormente volverá al Consejo Legislativo de las Malvinas para entrar en vigor alrededor de marzo de este año.

EL UNIVERSAL 19 ENE 1985

EL UNIVERSAL
14 ENE 1985
es 14 de Enero de 1985

Estudio de la Universidad de Bradford

Argentina Podría Librar Guerra de Desgaste en Islas Malvinas

LONDRES, 13 (AP)— Argentina ha reconstruido su Fuerza Aérea y su armada después de su derrota en la guerra de las Malvinas en 1982, al punto de que podría librar eficazmente una guerra de desgaste contra las fuerzas británicas en las islas del Atlántico Sur, dice un informe preparado por la Facultad de Estudios de la Paz de la Universidad de Bradford en el norte de Gran Bretaña.

El estudio revela que Argentina cuenta ahora con un número mayor de aviones y cohetes y que está construyendo más barcos de superficie y submarinos de los que tenía cuando ocupó las Malvinas en abril de 1982.

Es posible también que Argentina esté trabajando en la producción de un cohete superficie a superficie capaz de hacer blanco en las Malvinas desde su territorio continental.

Gran Bretaña recapturó las islas en junio de ese año tras una guerra en la que perdieron la vida 255 británicos y 712 argentinos.

"Aunque Gran Bretaña fue el país victorioso en el conflicto, más exacto sería contemplarlo como la etapa inicial de lo que podría ser una guerra prolongada de desgaste", concluye diciendo el informe.

"El caso es que no hay duda de que la Argentina está equipándose bien para enfrascarse en un proceso de ese tipo", añade el documento.

Señala que los argentinos podrían, por lo menos, hacer que le resulte muy costoso a Gran Bretaña, a 12,870 kilómetros de las islas, mantener su firme control sobre la colonia que está a 400 kilómetros de la costa argentina.

Hace poco más de un año que Gran Bretaña comenzó a construir un nuevo aerodromo en Mount Pleasant, al oeste de la capital de las Malvinas, Port Stanley, cuya pista será suficientemente larga para recibir aviones a reacción de gran tamaño y permitirá a Gran Bretaña reforzar rápidamente las islas en caso de que Argentina vuelva a amenazar. El costo de todo esto ha sido 215 millones de libras (348 millones de dólares).

Los jefes de la defensa dijeron que cuando el aeropuerto sea abierto al tráfico aéreo en mayo, podrán reducir la guarnición de unos 3,000 soldados destacados en las islas y retirar parte de las docenas de aviones y barcos que han patrullado sus aguas desde el conflicto de 1982, a un costo en el año fiscal actual, que ha sido calculado por el Ministerio de Defensa en unos 884 millones de libras (337 millones de dólares).

El informe de la Universidad de Bradford dice que durante el gobierno del presidente Raúl Alfonsín, que asumió el cargo después de la debacle de las islas Malvinas, "no parece que que exista posibilidad alguna de una nueva invasión de las islas".

El documento añade empero que "sería posible vislumbrar una guerra de desgaste de escasa intensidad, que podría ser costosa para Gran Bretaña y que requeriría un aumento en gran escala en el compromiso británico de defender las islas".

Durante la guerra de las Malvinas de 1982, las fuerzas argentinas carecieron de submarinos modernos, de un suministro suficiente de cohetes anti-barcos, de capacidad de reabastecimiento en el aire para sus aviones de combate y de equipos de radar de largo alcance. "Todas estas limitaciones han sido subsanadas durante el proceso de rearme", dice el informe.

Señala asimismo que los argentinos tenían 130 aviones al comienzo del conflictio, pero que ahora cuentan con 160, incluso 54 interceptores Skyhawk, nueve interceptores Mirage 5 y 14 reactores de ataque Super Etendards.

El estudio dice también que al estallar la guerra, Argentina tenía cinco cohetes anti-barcos Exocet para ser lanzados desde el aire de fabricación francesa, con los que hundió un destructor y un barco transporte británicos. Ahora tiene, según el informe, 28 por lo menos, además de una serie de cohetes similares Gabriel III de fabricación israelí.

El documento dice también que la fuerza argentina de unos 70 aviones Mirage y Dagger está siendo equipada para reabastecerse en vuelo, a fin de "ampliar su capacidad en el teatro de operaciones de las Malvinas".

B-X M.

LO QUE NO SE CONOCE de la GUERRA DE LAS MALVINAS

LOS SERVICIOS DE INTELIGENCIA

GONZALO O'KELLY PEREZ, Capitán de Aviación

En muchas revistas especializadas, incluyendo la nuestra, se han publicado numerosos trabajos sobre la Guerra de las Malvinas, enfocando el conflicto desde variados puntos de vista: aéreo, naval, según los británicos o los argentinos. Sin embargo, poco se ha escrito sobre tan importante campo como es la inteligencia, y lo poco que ha aparecido, normalmente en noticias periodísticas, es infundado o poco documentado.

En el tiempo transcurrido desde el final del conflicto, y a través de una abundante bibliografía en inglés aparecida sobre el tema, se han podido conocer numerosos testimonios que lo tratan con profundidad y seriedad, aunque no se puede soslayar el hecho de que estos libros han sido escritos por ingleses. Desgraciadamente, en España no se ha publicado nada, dejando aparte los artículos ya mencionados, aunque tenemos noticias de la próxima aparición de un libro escrito por el Comandante de Aviación don Jesús Romero Briasco y don Salvador Mafé Huertas, alguno de cuyos trabajos se utilizan en este artículo, y que sin duda, será una valiosa ayuda para conocer el desarrollo del conflicto. Por parte argentina, solamente tenemos noticias de un librito publicado por la Fuerza Aérea, que se circunscribe a su propia actuación.

Lo primero que salta a la vista es que el gobierno británico desconocía absolutamente la intención de la Junta Militar de invadir las islas el 2 de abril de 1982, lo cual dice muy poco de los servicios de inteligencia británicos, ya que el contencioso entre ambas naciones, por vía diplomática hasta el momento, debería haber implicado una mayor atención hacia los movimientos de la Junta.

No obstante, como veremos, era casi imposible que se pudiera prever, y mucho menos reaccionar, con tiempo suficiente ante la invasión, dado el momento en que fue tomada la decisión, así como las circunstancias que la rodearon.

Tras el regreso de Perón en 1973, fue nombrado Jefe de la Marina Argentina el Almirante Emilio Massera, cuya mayor dedicación fue aumentar el potencial de la Armada por todos los medios, e intentar equiparar su influencia a la del Ejército de Tierra. Bajo sus órdenes, y con la dirección del entonces desconocido Capitán Anaya, se concibió el llamado Plan Goa (denominado así por el nombre de la colonia portuguesa que fue ocupada por la India en 1961, con éxito). Este plan preveía la ocupación de las islas, la deportación de sus habitantes y su sustitución por colonos argentinos.

Hubo además, un pequeño precedente, en el curso del cual, y a finales de 1976, cincuenta técnicos argentinos desembarcaron en un punto de las islas Sandwich del Sur, archipiélago que junto con las Georgias del Sur, dependen de las Malvinas. Inglaterra no informó ni reaccionó ante este hecho. Esta ocupación se mantenía en 1982.

En noviembre del año siguiente, y como consecuencia de un parón en las negociaciones en curso desde 1964, hubo un extraordinario aumento de la tensión entre ambos gobiernos, incluso con retirada temporal de embajadores, lo que indujo al Primer Ministro británico James Callaghan a enviar al Atlántico Sur un submarino nuclear y dos fragatas, imponiendo una zona de exclusión de 25 millas alrededor de las Malvinas. Pero ésto también se mantuvo en secreto, dediciéndose que sólo se haría público si fuera inminente un intento de invasión, por lo que su intención disuasora no parece muy evidente. Puede que su efec-

to mayor consistiera en restar alarmismo a las reacciones del gobierno británico en 1982.

El 30 de junio de 1981 se celebró una reunión en Londres, con la participación del encargado de las negociaciones con Argentina, el Gobernador de las Malvinas y el Embajador británico en Buenos Aires, en la que se revisaron varias contingencias a tomar contra un posible aumento de la presión por parte argentina. Este aumento, de producirse, se esperaba en tres etapas: en primer lugar, renovación de las protestas en la ONU; después retirada del servicio aéreo entre las islas y el continente y del suministro de combustible; y la tercera sería militar. Como consecuencia de estas conclusiones, se revisó el proyecto de defensa de las islas, que databa de 1977, y en sus nuevos planes se definió que solamente una gran flota podría hacer frente a una invasión argentina.

Aproximadamente a partir de esta fecha, y por motivos económicos Gran Bretaña empezó a dar muestras de su escaso interés por el Atlántico Sur. En primer lugar se proyectó la retirada del buque de investigación de la Royal Navy "Endurance", lo que sonó a los oídos argentinos como un signo de abandono.

Al mismo tiempo se aprobó la Ley de la Nacionalidad Británica, dirigida a impedir la inmigración indiscriminada procedente de los países de la Commonwealth, y que sólo otorgaba la plena ciudadanía a aquellos que tenían por lo menos un abuelo nacido en Gran Bretaña. Esto espoleó a la Junta argentina a renovar sus presiones.

A finales de 1981, y contando con las bendiciones del gobierno Reagan, el Teniente General Galtieri desplazó de la presidencia argentina al también General Roberto Viola, aparentemente por motivos de salud. El protagonista del drama, Leopoldo Galtieri, ambicioso de ganar el carisma del que carecía, por los medios que fueran necesarios, ayudado por el Jefe de la Armada, Almirante Jorge Anaya (antiguo redactor del Plan Goa), consiguió retener el mando del Ejército con la condición de llevar adelante el antiguo plan de invadir las Malvinas en el plazo de dos años que duraría el mandato presidencial, preferiblemente antes de enero de 1983, 150 aniversario de la presencia británica en las islas.

La recuperación de las Malvinas uniría a la Nación por un tiempo, y desviaría la atención pública de la responsabilidad del Ejército en la represión llevada a cabo desde el golpe de estado de 1976.

A las pocas semanas de la asunción del poder por Galtieri, el viejo Plan Goa fue revisado, y se propuso como plazo para la invasión entre julio y octubre de 1982, cuando el "Endurance" ya habría sido retirado y cualquier respuesta naval hubiera sido dificultada por la climatología invernal. Además, en esas fechas ya se habrían recibido los 14 Super Etendard y su dotación de misiles Exocet, pedidos a Francia, y asimismo, las quintas que fueran a intervenir estarían completamente entrenadas. Igualmente se esperaba contar con dos fragatas en construcción en la República Federal de Alemania.

La esencia del plan residía en la sorpresa, y por tanto, en el secreto solamente nueve personas, incluyendo a los tres miembros de la Junta, conocían los planes en preparación; aunque, no obstante, existía la necesidad de prever la reacción de EE.UU. y la CEE ante la invasión, por la que comenzó a desarrollarse una campaña diplomática destinada a conocer estas reacciones. El resultado de las averiguaciones, o más bien de su ausencia, fue uno de los factores que empujó a la Junta a llevar a cabo sus propósitos; sus miembros sólo oyeron lo que deseaban oir: nadie haría nada, las sanciones económicas serían irrelevantes, los EE.UU. se mantendrían al margen, como se puede ver, un acierto pleno; aunque, sin duda, el mayor error fue dar por sentado que Gran Bretaña no reaccionaría militarmente.

En la prensa de Buenos Aires aparecieron algunas indicaciones de lo que se avecinaba, como en un artículo publicado en el mes de enero en el diario "La Prensa", en el que se afirmaba que si los contactos diplomáticos fracasaban, el Ejército argentino invadiría las islas antes de terminar el año.

Todos estos movimientos pasaron desapercibidos para el servicio secreto inglés, que no se preocupó de analizar las informaciones que poseía, ni de hacerlas llegar al gobierno. Evidentemente los servicios de ambos países fallaron en la elaboración de sus conclusiones.

En febrero de 1982 estaba prevista una nueva ronda de negociaciones en Nueva York, que comenzaron con grandes presiones argentinas dirigidas a provocar la intolerancia británica, y cuyas líneas maestras eran la exigencia de un calendario fijo de reuniones, y una meta a alcanzar al terminar el año: poner la soberanía sobre la mesa, esto último confundió a los analistas ingleses, haciéndoles pensar que hasta fin de año podrían torear las pretensiones argentinas. Finalmente la delegación británica acordó una agenda fija de reuniones, pero nada más, firmándose un comunicado que expresaba las "cordiales relaciones" entre ambos Estados. La sorpresa surgió cuando el gobierno argentino rehusó ratificar el acuerdo, cosa lógica a la luz de los planes en preparación, pero que tampoco alarmó al Foreing Office. El Subsecretario de Asuntos Exteriores argentino subrayó que la buena fe de sus negociadores había durado demasiado y, a menos que Gran Bretaña aceptara negociar la soberanía de las islas, Argentina se reservaba el derecho a utilizar "otros medios" para alcanzarla. No hubo reacción en Londres.

Un incidente que iba a resultar de gran importancia, y que cogió por sorpresa a ambos gobiernos ocurrió mediado marzo. Un equipo de obreros argentinos contratados para desmantelar unas construcciones metálicas en las islas Georgias, no sólo no se presentaron en la base científica británica sino que izaron su bandera nada más desembarcar. El grupo fue transportado en un buque de la Armada argentina, lo que induce a pensar que sus mandos controlaban la operación.

Este hecho motivó la primera reacción británica; al no obtener respuesta las protestas de su embajador

en Argentina, se dispuso el envío del "Endurance" con dos docenas de marines de la guarnición de las Malvinas. Este hecho estropeó los planes de la Junta que todavía no estaba preparada ni militar ni diplomáticamente para una escalada en el conflicto, pero al propio tiempo no podía perder la cara ante su propio pueblo, lo que hubiera ocurrido de ordenar la retirada de los trabajadores y de su bandera.

Además, podía ocurrir que, como consecuencia del aumento de la tensión, se reforzara la guarnición de las Malvinas, lo que hubiera impedido llevar a cabo los planes de julio/octubre. Sin duda, el incidente había ocurrido con seis meses de anticipación.

El 24 de marzo, se envío un destacamento de marines argentinos para "proteger" a los trabajadores; ante la protesta británica, el Ministro de Asuntos Exteriores respondió que serían retirados en su momento.

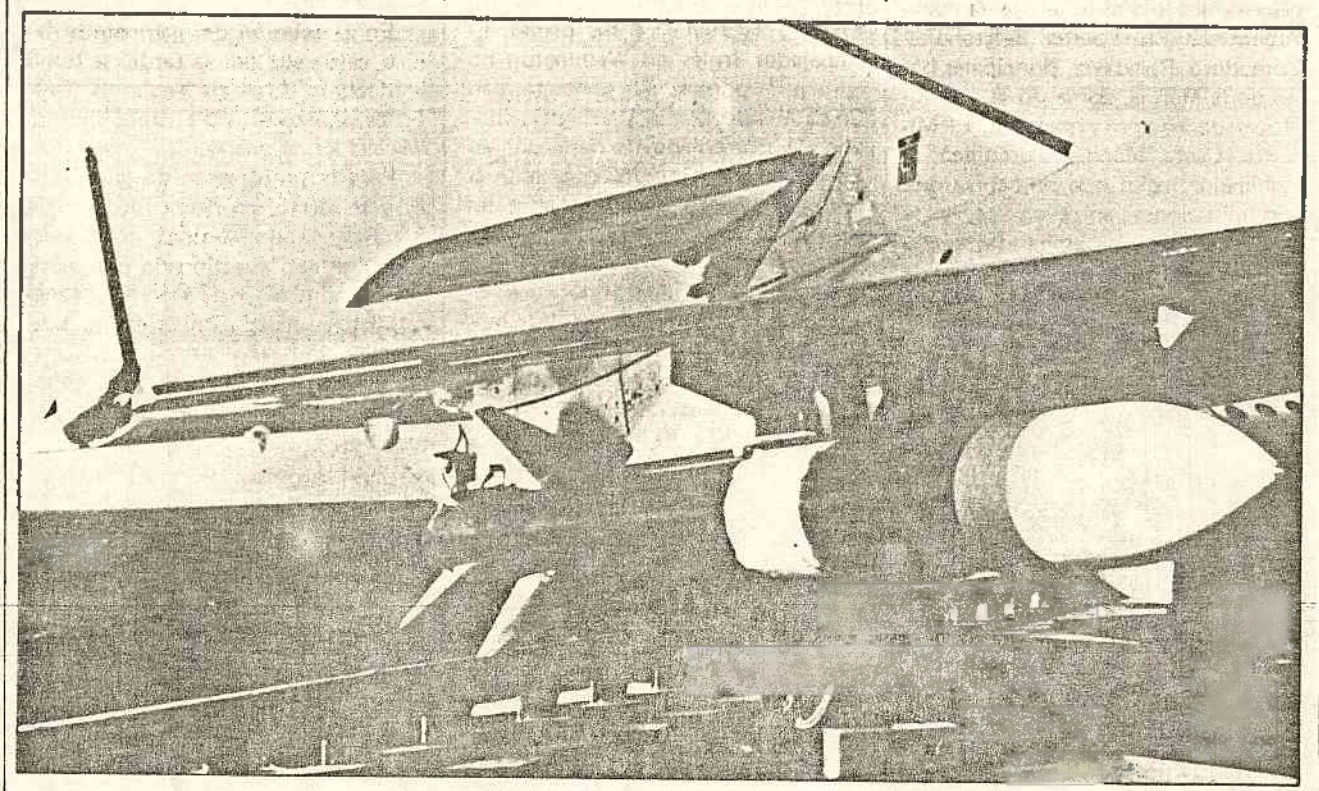
A pesar de los temores de la Junta de que el gobierno británico decidiera reforzar las Malvinas, en ningún momento se pensó en ello en Londres; la prensa definió el incidente de las Georgias como una "operación cómica".

La inteligencia, civil y militar, no sólo debe prever una crisis, sino dar la fecha aproximada en que ocurrirá. La C.I.A. mantiene que predijo la invasión argentina; pero nadie en Washington o Londres dio una indicación de cuando tendría lugar. Peor aún, los datos que manejaba el gobierno británico indicaban que por lo menos se disponía de meses, incluso hasta un año, y que cualquier acción sería precedida por un claro aumento de la tensión; cosa que ya estaba ocurriendo, aunque no fueron capaces de reconocerlo así.

El material que manejaban los Servicios Secretos ingleses provenía de la embajada inglesa en Buenos Aires, de los agregados de defensa y naval, espías en Argentina e informes proporcionado por la C.I.A. y la Agencia Nacional de Seguridad de los EE.UU. que incluía reporter obtenidos por satélites e interceptación de señales (SIGINT), aunque según los ingleses, el material americano no tenía ningún valor, ya que no incluía fotografías de satélite, o éstas eran de muy mala calidad. Según parece, las fotos tomadas por el satélite LANDSAT fueron mostradas a la Junta por el embajador americano para demostrarles que no estaban ayudando a los británicos.

Los datos SIGINT obtenidos fueron muchos, la mayoría desde estaciones americanas en Chile, además de los recopilados por el "Endurance". El problema residía en sus análisis. La existencia de gran número de buques de la Armada Argentina en el mar, durante los 14 días que separaron el incidente de las Georgias del desembarco en las Malvinas, fue interpretada como el desarrollo normal de unas maniobras conjuntas con la Armada Uruguaya, anunciadas públicamente.

El principal problema que tenían los británicos era que, por motivos presupuestarios, el número de agentes en Argentina había sido reducido drásticamente, lo que constituyó un handicap para obtener información de calidad. Además, la cúpula de los servicios ingleses temía equivocarse, como en 1977, al anunciar una invasión para que luego nada sucediera. Y sobre todo no querían



Los "Super Etendard", con los misiles AM-39 "Exocet", representaron una seria amenaza, en manos argentinas, para la Task Force británica

dar ningún paso que provocara a la Junta decidiéndole a invadir las islas.

Hoy día está claro que el envío del "Endurance" a las Georgias fue el suceso que decidió a la Junta a poner en marcha sus planes, mientras en Londres, la decisión de reforzar la guarnición de las Malvinas se retrasó una semana, fue un serio error.

Se cree que la Junta tomó la decisión en su reunión del 26 de marzo, basándose en que la diplomacia sería incapaz de resolver el incidente de las Georgias, y sobre todo, en la idea de neutralizar las manifestaciones populares de protesta que estaban previstas para la semana siguiente. Era imperativo lograr la adhesión del pueblo. Costa Méndez, Ministro de Asuntos Exteriores, volvió a asegurar que no habría respuesta británica y que las consecuencias diplomáticas y económicas no serían graves.

El 27 de marzo, dos corbetas que participaban en las maniobras argentino-uruguayas, fueron enviadas a las Georgias en udirecto desafío a Londres. Ese fin de semana se cancelaron los permisos en la Armada Argentina. En Puerto Belgrano y Comodoro Rivadavia, principales bases de la Marina, comenzó la acumulación de equipo y material. El Ministro Costa Méndez comunicó al embajador inglés que no habría más comunicaciones entre ambos, y se ordenó a todas las embajadas argentinas que anularan las vacaciones de Semana Santa y que esperaran acontecimientos.

Todos estos movimientos, tan a la vista, fueron registrados por la Inteligencia Británica, y discutidos por la Sra. Thatcher y su ministro de Asuntos Exteriores Lord Carrington, el domingo 28 y el lunes, mientras volaban hacia Bruselas a una reunión de la CEE. El Servicio Secreto todavía opinaba que no era inminente una invasión, pero parece que la Primer Ministro inglesa no pensaba igual, ya que ordenó el envío de tres submarinos nucleares al Sur inmediatamente, aunque ya era demasiado tarde.

Solamente una institución británica pareció estar convencida desde el principio de que se iba a producir una invasión, y de que se respondería a ella: la Royal Navy. Los tres submarinos salieron hacia las Malvinas el 30 de marzo desde Gibraltar (HMS Spartan) y el 1 y 4 de abril desde Escocia (HMS Splendid y HMS Conqueror). El mismo día 28 se reunió el Primer Lord del Almirantazgo con su Estado Mayor, para iniciar los trabajos preparatorios con vistas a equipar una gran Task Force capaz de encarar la amenaza que representaban la Armada y la Aviación argentinas.

El día 29, un portavoz del gobierno anunció en la Cámara de los Comunes que se estaba revisando la cuestión de la seguridad de las Malvinas, sin mencionar para nada los submarinos. A pesar de todo, algún miembro de la Cámara mencionó a unos periodistas que "parecía que se habían enviado submarinos"; ésto apareció en la prensa de la mañana siguiente, provocando la consternación del gobierno y la prisa argentina.

El día 28, Lord Carrington se había puesto en contacto con Alexander Haig, Secretario de Estado norteamericano, para que intentara disuadir a la Junta de sus planes. El embajador inglés en Washington no consiguió ponerse en contacto con Costa Méndez. Lord Carrington convocó al embajador americano en Londres y le comunicó que, ante la posible agresión, EE.UU. debería decidir rápidamente de que lado estaba.

Los acontecimientos se sucedieron con rapidez a partir de ese momento. El 30 por la noche una gran manifestación antigubernamental recorrió las calles de Buenos Aires. Como el diario "La Prensa" había profetizado un mes antes, "lo único que puede salvar a este gobierno es una guerra".

El 31 los múltiples datos recogidos a través del SIGINT indicaban que la Armada Argentina estaba tomando posiciones quen 48 horas le permitirían invadir las islas. En la reunión del gobierno británico convocada por ese motivo, se constató que no tenían nada que oponer a la invasión, y se decidió hacer un último intento de solicitar al gobierno norteamericano que presionara a la Junta para que no ejecutara sus intenciones. Pero al mismo tiempo se ordenó la comparecencia en la reunión del Primer Lord del Almirantazgo con vistas a dar los primeros pasos hacia la constitución de una Task Force, éste convenció al gabinete que en una semana era factible que la flota saliera de puerto.

En la madrugada del viernes 2 de abril se produjo la invasión. El día anterior se avisó al Gobernador de las Malvinas de lo que, probablemente se avecinaba; éste convocó al Jefe del destacamento de marines y le ordenó que se preparara. Hasta las 8:15 de la mañana no se enteraron los habitantes de las islas, lo que constituyó otro claro indicio de la falta de preparación británica. La invasión comenzó a las 4:30 de la madrugada; a las 8:30 se produjo la rendición de la guarnición inglesa.

Sin embargo, y para continuar la tónica general de los acontecimientos, hasta las 4:00 de la tarde, y gracias a un radioaficionado galés, no se tuvo confirmación de la noticia que había sido anunciada por el gobierno argentino a primera hora de la mañana.

En la reunión del gabinete británico celebrada por la tarde, se tomó la decisión final de enviar la Task Force, aunque nadie creía que se llegaría a una guerra.

Para la preparación de la expedición se alertó, en primer lugar, a la 3.ª Brigada de Marines, cuya existencia estaba cuestionada por motivos económicos y de estrategia general (otra unidad similar había sido disuelta unos años antes). Afortunadamente uno de sus oficiales conocía las Malvinas, por lo que pudo explicar a todos lo que se iban a encontrar. Todos los componentes de la Armada se acordaron del viejo "Ark Royal" y de la potencia que le habría dado a la flota, pero que había sucumbido ante el presupuesto y el radical cambio de estrategia del gobierno británico, que todo o casi todo, lo fiaba a los submarinos nucleares y a la defensa contra los similares soviéticos.

Las dos principales fuentes de información sobre el ejército argentino, para el Estado Mayor de la Bri-

gada de Marines, fue la biblioteca pública de Plymouth y el Balance Militar del Instituto de Estudios Estratégicos. Conforme la campaña avanzaba la inteligencia mejoró, pero al principio el desconocimiento era enorme. En aquella mejora incluyó la colaboración americana en cuanto a SIGINT, pero contra lo que se ha creido, el mando de la Task Force no recibió ni una fotografía tomada por satélite, del campo de batalla.

La más importante contribución al conocimiento de los movimientos argentinos, y eparticular de su Fuerza Aérea fue la vigilancia de las bases por parte de pequeños destacamentos del S.A.S. (Special Air Service) desembarcados en el continente por medio de helicópteros; así como los submarinos estacionados cerca de las costas. La colaboración chilena en este aspecto no fue despreciable.

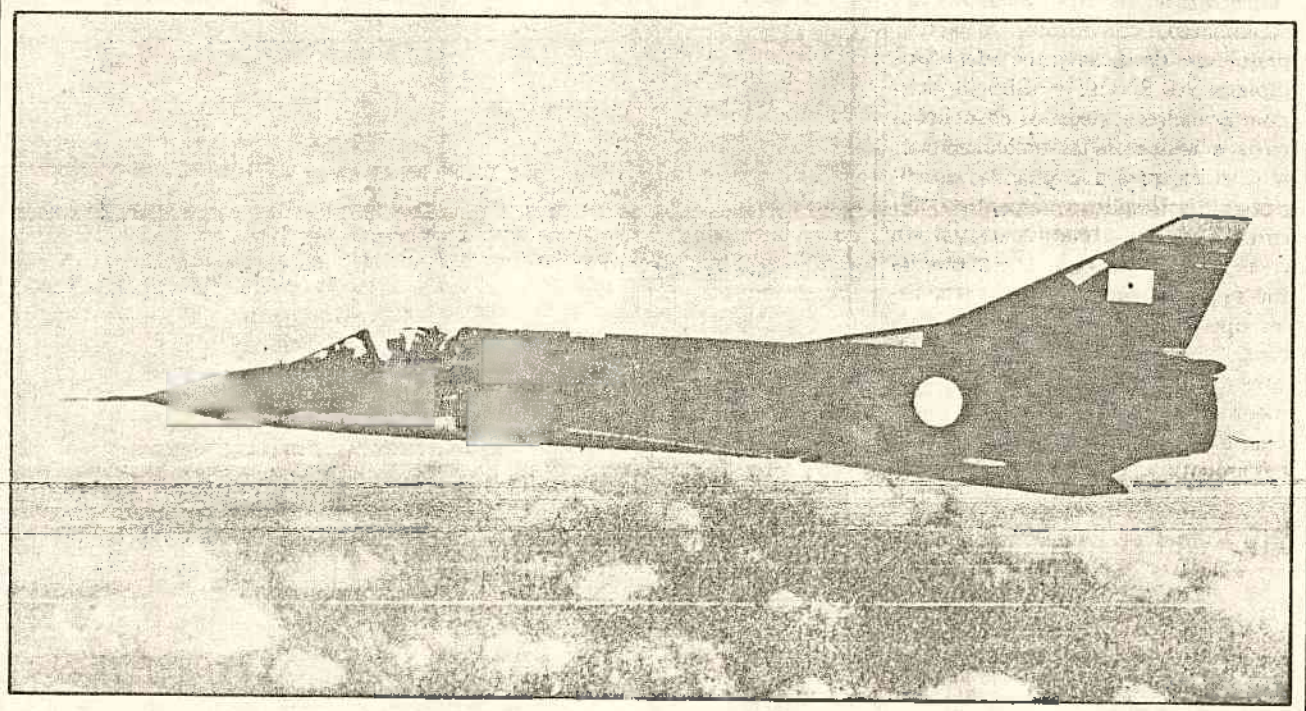
Los oficiales del Estado Mayor de la Armada tuvieron que recurrir al Jane's para obtener datos sobre la Fuerza Aérea y la Armada argentinas, ya que su desconocimiento era muy grande. Para resumir, hasta ese momento, todos los servicios secretos británicos miraban hacia la URSS y el Pacto de Varsovia y Argentina les quedaba a trasmano.

Durante el trayecto hacia el Sur, muchos de los mandos de la Task Force, entre ellos su Jefe el Almirante Woodward, así como la práctica totalidad de los políticos en Londres, subestimaron la capacidad de las FF.AA. Argentinas; un claro ejemplo de esto es el hecho de que pensaran que la defensa aérea de la flota era suficiente contando sólo con el sistema Sea Dart (ineficaz contra aviones a baja cota) y que solamente dos fragatas contaran con el Sea Wolf, único capaz de hacer frente al Exocet y contra aviones al nivel de las olas; el Sea Cat estaba ya anticuado. La gran tradición naval británica no era suficiente garantía, como se iba a demostrar en breve.

El 18 de abril, parte de la Task Force se dirigió hacia el Sur, esencialmente el grupo de combate, mientras los transportes de tropas permanecían allí adiestrándose. Enseguida los Boeing 707 y Hércules argentinos comenzaron a realizar vuelos de exploración. En cuanto la flota entró en la Zona de Exclusión se le autorizó a intentar derribarlos, al poco se disparó un Sea Dart contra un 707, fallando. A lo largo de toda la campaña continuaron estos vuelos de reconocimiento, a cargo de los aviones mencionados en unión de un puñado de Lear Jet y Fokker 27; solamente un Lear Jet fue derribado por un Sea Dart sobre la Bahía de San Carlos.

Según el número de aviones de combate argentinos y su capacidad estimada de mantenimiento, los informes de inteligencia elaborados para la Task Force estimaban que se podrían recibir cuatro ataques de seis aviones en los primeros días de combate, disminuyendo con el tiempo, conforme la atricción y los problemas de mantenimiento aumenta. Por otra parte, la mayoría de la información sobre las tácticas habituales y la capacidad argentinas, fue proporcionada por los americanos y los franceses. Aunque se seguía echando en falta la información que podrían haber proporcionado agentes infiltrados en Argentina.

El 30 de abril se hizo público el apoyo de Washington al gobierno británico, lo que se tradujo en el suministro de Sidewinder "L", misiles antirradar Shirke, combustible y munición de todo tipo; aunque quizás lo más importante fuera la cola-



Mirage II de las Fuerzas Aéreas Argentinas

boración en inteligencia electrónica y comunicaciones, incluyendo aquí la proporcionada por los chilenos. Lo único que los americanos rehusaron fue la intervención de los AWACS.

Es poco conocida la labor de los submarinos británicos explorando el mar entre la costa continental y las Malvinas, para localizar y fijar a la flota argentina, sobre todo al portaaviones "25 de Mayo", que junto al crucero "General Belgrano" y dos modernos submarinos de fabricación alemana, representaban la mayor amenaza. La presencia de los submarinos, sobre todo después del hundimiento del "Belgrano", fue lo que mantuvo en puerto a la Armada Argentina.

Esporádicamente los argentinos enviaban pequeñas embarcaciones para llevar suministros a las islas y localizar a la Task Force; casi todas fueron localizadas y destruidas por los helicópteros Lynx y sus misiles Sea Skua, o por el fuego de cañón de los Sea Harrier, e incluso por disparos de alguna fragata. Así ocurrió con los barcos "Narwhal", "Islas de los Estados", y al menos otros dos más.

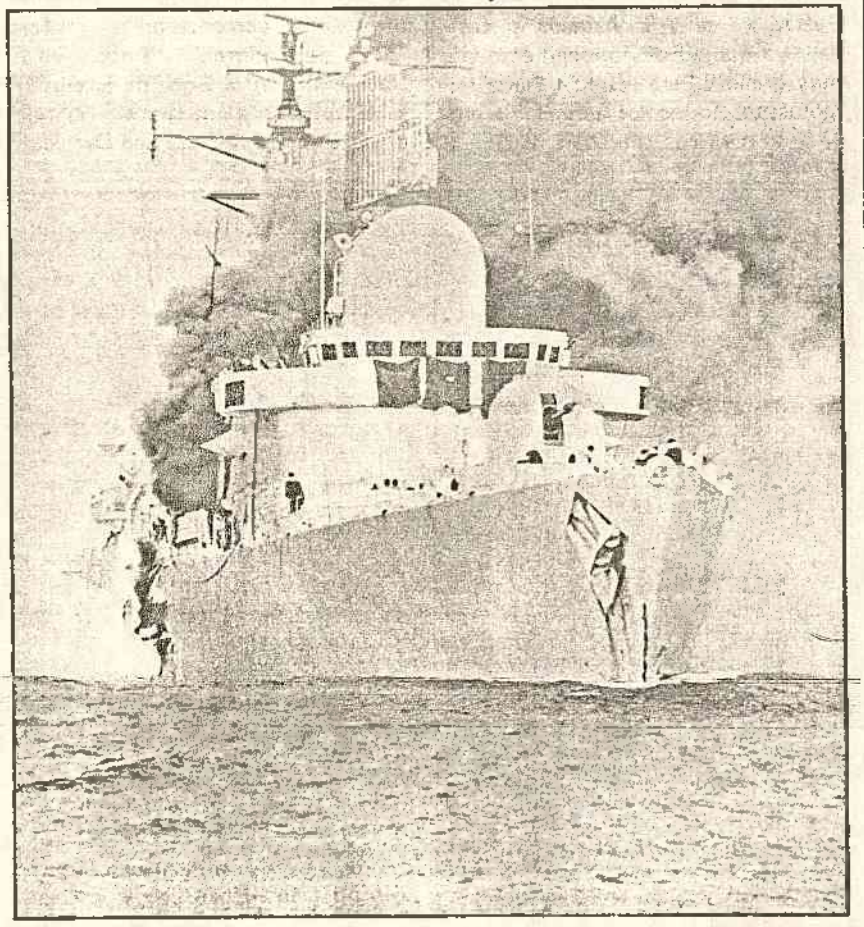
Una vez que se tomó la decisión de recuperar las islas mediante un desembarco, comenzaron a actuar pequeños destacamentos del SAS (Special Air Service) y SBS (Special Boat Squadron), llegados en helicópteros o en pequeñas embarcaciones hinchables, para averiguar las condiciones del despliegue argentino, así como ayudar a determinar cuál era el lugar más propicio para que la fuerza principal llegara a tierra. Estas operaciones tuvieron una importancia vital, y fueron llevadas a cabo con éxito total, pues en todo momento tuvieron los ingleses conocimiento de los movimientos de tropas argentinas, mejor dicho, de su falta de movimiento, de su armamento, incluso del estado de su moral. En total se desplegaron 13 patrullas que actuando de noche y escondiéndose de día, determinaron con exactitud los puntos fuertes argentinos, cuantos hombres había en cada uno de ellos; en fin, toda la información precisa.

En los últimos días de estancia de la fuerza de invasión británica en la isla de Ascensión, se detctaron varios aviones soviéticos de reconocimiento, así como algunos "pesqueros" a pocas millas de la costa, lo que hizo temer que la URSS estuviera proporcionando información a Argentina.

El día 8 de mayo se decidió que el desembarco sería en la Bahía de San Carlos, tras haber examinado y descartado varias posibilidades, sobre todo por miedo a la artillería y a las minas argentinas. Por medio de los informes de las patrullas del SAS y del SBS, se sabía que no había tropas guarneciendo el lugar, aunque Goose Green con su aeródromo estaba sólo a 13 millas; también averiguaron que las aguas no estaban minadas. Otro peligro para las fuerzas de invasión era el aeródromo de la isla Borbón, situada al Norte de la Gran Malvina, en él se ubicaba un destacamento de Pucará. En la noche del 13 de mayo, un equipo de 45 hombres del SAS, destruyeron 11 aviones y escaparon en helicóptero sin perder ni un sólo hombre.

En las últimas horas del 20 de amyo, la flota británica se acercó a San Carlos sin que los argentinos se apercibieran. La invasión había comenzado fiando en las predicciones meteorológicas que indicaban que a la mañana siguiente las nubes bajas impedirían la actuación de la Aviación Argentina, como así fue. Se ejecutaron maniobras de diversión en Port Darwin, Gran Malvina y el golfo de Berkeley, al Norte de Port Stanley.

Según fuentes argentinas, una patrulla propia fue la primera en avis-



Dramática imagen del destructor británico HMS "Sheffield" ardiendo antes de hundirse como consecuencia del impacto (4 de mayo de 1982) de un "Exocet" argentino

tar las tropas que estaban desembarcando, en la mañana del 21. En el Cuartel General de Port Stanely no dieron crédito a sus informes, ya que en un estudio previo a la guerra, se había concluido que era imposible un desembarco en ese punto. No obstante, se envío un Aermacchi de la Marina para investigar, el cual confirmó que se estaba realizando un desembarco en gran escala.

Por fin, por la tarde, el tiempo aclaró y la Aviación Argentina comenzó a actuar, pero en vez de atacar los transportes de tropas, incluso el Canberra estaba anclado allí, o las concentraciones de hombres en la playa, se dedicaron a las fragatas, lo cual fue un grave error, a pesar de conseguir el hundimiento del Ardent y dañar otros con bombas que no explotaron.

La pobre coordinación entre las distintas Armas Argentinas se puso aquí de manifiesto. La Fuerza Aérea no se enteró de que el desembarco había comenzado hasta dos horas después de que lo supieran el Ejército y la Marina; ésta enviaba sus Super Etendard sin coordinación con la Aviación, la información que cada Arma se recogía no se pasaba a las demás. Solamente una vez se atacaron las tropas que ya habían desembarcado, cuando dos Skyhawk lanzaron sus bombas frenadas con paracaídas sin causar daños sustanciales. El más claro ejemplo de la nula colaboración interarmas ocurrió cuando especialistas de la Armada modificaron las espoletas de sus bombas para que su armado fuera instantáneo; pues bien, esta modificación que hubiera permitido que las bombas explotaran al impactar en los barcos no fue comunicada a la Fuerza Aérea.

El día 26 por la noche comenzó el asalto de Goose Green por parte del 2.° Batallón de Paracaidistas. Este objetivo no era esencial, se decidió tomarlo por motivos políticos, con el fin de obtener una victoria que mostrar al pueblo inglés. El problema fue que se evaluó mal el número de defensores, ya que habían sido reforzados a última hora. Fue el único fallo de este tipo cometido por la inteligencia de campaña británica, pero les costó muchas vidas. No obstante, 450 paracaidistas tomaron una guarnición defendida por 1.200 hombres.

Una acnédota curiosa relata como averiguaron los ingleses que no había guarnición argentina en Fitzroy; simplemente llamaron por teléfono, se pusieron al habla con una enfermera del dispensario local, la cual les confirmó que las tropas argentinas se habían retirado hacia Port Stanley un par de días antes.

Otro error en la conducción de la guerra, producido otra vez por las prisas de Londres, costó a los ingleses la pérdida durante el desembarco en Fitzroy, de los buques de asalto "Sir Galahad" y "Sir Tristram" (éste gravemente dañado), cuando ambos fueron sorprendidos por dos Mirage y dos Skyhawk, antes de disponer de cobertura antiaérea.

Una conclusión que se puede extraer tras la campaña es que ambos gobiernos tenían grandes lagunas de información en cuanto a las intenciones del otro. La invasión cogió totalmente por sorpresa al gobierno británico que pecó de ingénuo al no interpretar debidamente el aumento de tensión con Argentina alrededor del problema de las Malvinas. Pero la decisión de enviar la Task Force fue aun más sorprendente para la Junta así como el empuje de la Primer Ministro Inglesa Mrs. Thatcher al respaldar las ideas del Admirantazgo contra el parecer de algunos de sus ministros.

Un hecho que dá pensar es que en ambas naciones se han creado comisiones de encuesta para juzgar la conducción de la guerra. En el trabajo elaborado por la británica, conocido como Informe Franks, el gobierno es descargado de toda responsabilidad en cuanto al hecho de si se podría haber previsto la invasión y aplaude el esfuerzo militar en lo tocante a la organización de la Task Force y su comportamiento durante la guerra.

En el lado argentino se ha hecho por partida doble, una comisión presidida por un general retirado en cuyas atribuciones entraba el juzgar las áreas política y militar, y otra presidida por el Jefe del Estado Mayor del Ejército, General Calví, que solamente enjuició el comportamiento operativo en campaña. La primera de ellas ha solicitado que un consejo de guerra condene a muerte al General Galtieri y al Almirante Anaya, y a penas de prisión al Brigadier Lami Dozo (Jefe de las Fuerzas Aéreas) al General Menéndez y al ministro de Asuntos Exteriores Costa Méndez. El segundo informe considera que el honor quedó a salvo en el campo de batalla, pero está de acuerdo con las peticiones de procesamiento expresadas. ■

BIBLIOGRAFIA:

- "La Fuerza Aérea Argentina en la guerra del Atlántico Sur" por don Jesús Romero Briasco, Comandante del Eercito del Aire y don Salvador Mafé Huertas. AIR SONIC núm. 12. Septiembre 1983.
- "La Guerra de las Malvinas. Así vencimos". Sir Jhon Fieldhouse, Almirante Comandante de la Flota, Roy al Navy. DEFENSA núm. 62.
- "Argentne's view: Falklands". MILITARY ENTHUSIAST núm. 27.
- "La Aviación Argentina en la Guerra de las Malvinas". Don Salvador Mafé Huertas y M. Patrick Laureau. LE FANA DE L'AVIATION, núm. 163.
- "Battle for the Falklands. Air Forces". Roy Braybrook. Osprey Publishing London.
- "The Battle for the Falklands". Max Hastings y Simon Jenkins. Michael Jospeh Ltd.

٥٧/٨٥٦

35

" PASADO, PRESENTE Y FUTURO [illegible]

EDITADO POR [illegible]

Este trabajo de recopilación de algunos hechos ocurridos durante la Batalla de las Malvinas está dedicado a todos los marinos, mercantes y militares, que participaron de la gesta heroica de recuperación y defensa de los archipiélagos australes.

La información en él contenida pertenece a crónicas y material NO CLASIFICADO, en su mayoría publicada por diarios y revistas durante la batalla. Permanece pendiente de incorporación aquella información que se encuentra a disposición de la Comisión Investigadora para su análisis. (1)

CS 0140

POR UNA CAUSA JUSTA

La historia de un país se escribe diariamente con el esfuerzo, trabajo y sacrificio de sus habitantes.

La República Argentina puede mostrar con orgullo una historia de grandeza construida con el esfuerzo de sus hijos y regada con la sangre de quienes ofrendaron su vida por la libertad y la defensa de su patrimonio geográfico.

Jamás se desenvainó la espada con propósitos de conquista y si alguna vez sus ejércitos se movilizaron a través de las fronteras hermanas, fue para expandir y apuntalar la causa de la libertad de América.

El 2 de abril de 1982, el pueblo argentino se unió detrás de sus Fuerzas Armadas, en la epopeya de la reconquista de las islas Malvinas. Nuestra Armada, en esas circunstancias puso el máximo de sus medios al servicio de la reivindicación del archipiélago. Lo hizo con fervor, con desinterés, con patriotismo y sin desmayos en el fiel cumplimiento del deber.

Sus heridos de guerra y sus muertos en combate quedan como testimonios elocuentes de una entrega total que no conoció claudicaciones en ninguno de sus cuadros.

Y esta es historia actual. La historia que le ha tocado vivir a estas generaciones que opusieron sus pechos a la ignominia de la usurpación. La historia de este pueblo que, junto con las Fuerzas Armadas, sabrá sacar réditos de la adversidad, para reivindicar un territorio que le pertenece por derechos históricos, jurídicos y geográficos; *porque las Malvinas jamás dejarán de ser argentinas.*

Capítulo I

UN POCO DE HISTORIA

A 500 kilómetros de la costa patagónica y frente a Río Gallegos, emerge de la plataforma continental argentina, el archipiélago de las Malvinas. La superficie total del archipiélago es de 11.718 kilómetros cuadrados, equivalente a poco más de la mitad de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

El 1º de enero de 1833 fondeó en las islas la fragata inglesa "CLIO" y su Comandante, JOHN JAMES ONLOW, tres días después tomó posesión del archipiélago por la fuerza, desalojando a la reducida guarnición argentina. Un año más tarde, asumió como Gobernador de las islas en nombre de S.M. británica HENRY SMITH.

De esta forma la República Argentina heredera de los territorios pertenecientes a la corona española y que incluían el archipiélago de las Malvinas, se veía enfrentada al despojo que el 22 de enero de 1833 denunció —en la primera nota de protesta— el Ministro de Relaciones Exteriores, MANUEL V. MAZA.

A este primer reclamo siguieron muchos otros, en cuanta oportunidad fue propicia. En todos los casos la respuesta fue el silencio, la indiferencia o simplemente la mentira, para intentar legitimar la soberanía sobre un territorio cuya propiedad la corona británica sólo logró por la razón de la fuerza.

Todas las resoluciones de las Naciones que exhortaban a ambos países a negociar fueron cumplidas escrupulosamente por la República Argentina. Las numerosas rondas de negociaciones chocaron siempre con la inflexibilidad de los británicos que demostraron, a través de 150 años, sus muy escasas intenciones de restituir el archipiélago a la soberanía nacional.

De nada valieron los gestos de buena voluntad de la República Argentina que proveyó de combustible a los isleños; construyó una pista de aterrizaje y formalizó un puente aéreo y un servicio de transporte marítimo que permitió el movimiento de pasajeros y el abastecimiento regular de medicamentos y alimentos frescos a la reducida población "kelper" de las Malvinas, como único contacto.

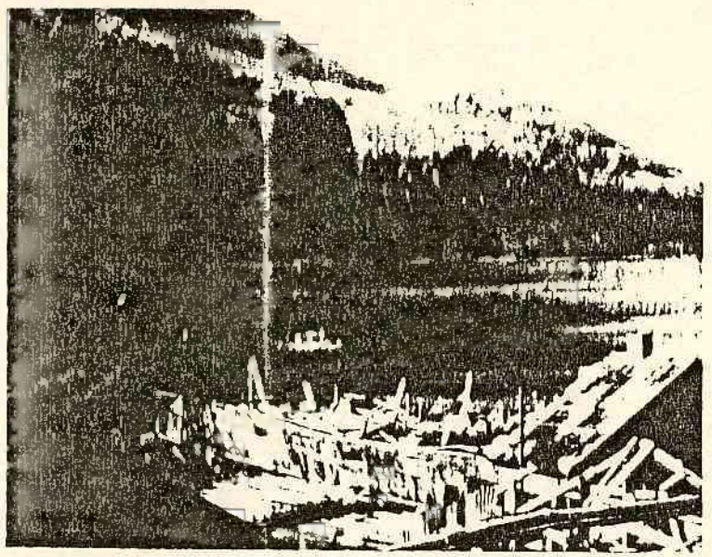
Todo fue inútil. Los británicos continuaban aprovechando las ventajas que ofrecía la buena voluntad de los argentinos para hallar puntos de coincidencia y arribar a un arreglo pacífico del más que centenario diferendo, pero rehuían todo compromiso sobre el tema soberanía. Los reiterados reclamos diplomáticos cayeron una y otra vez en el vacío y era clara la táctica dilatoria de la Corona Británica.

El episodio de las Georgias

En el año 1978, un comerciante argentino inició gestiones para comprar la chatarra correspondiente a una antigua factoría ballenera ubicada en la isla San Pedro de las Georgias del Sur.

Se trató del empresario CONSTANTINO DAVIDOFF, en representación de la empresa GEORGIAS DEL SUR S.A. —respaldada por un contrato totalmente en regla celebrado con la empresa escocesa SALVENSEN AND COMPANY— que, el 18 de marzo de 1982, arribó con su personal en PUERTO LEITH para efectuar el desguace de la factoría. Esta operación fue en su momento autorizada por el embajador inglés en Buenos Aires, ANTHONY WILLIAMS, quien había sido notificado por la empresa argentina acerca de sus propósitos, estrictamente comerciales.

Por declaraciones del personal [illegible] ya había instalado una [illegible]



Factoría ballenera en Isla SAN PEDRO.

Reacción extemporánea

El día 22 de marzo, la Cancillería Británica formuló una protesta airada en relación a la presencia de civiles argentinos en Georgias que calificó de "ilegal" pese a hacer sido autorizada por todas las autoridades inglesas pertinentes.

Y hubo más, el 23 el gobierno argentino reclamó ante el Embajador inglés en Buenos Aires, ANTHONY WILLIAMS, la investigación de un hecho verídico, probado, del que no puede haber dudas: el ataque a las oficinas de la empresa argentina LADE, en el actual Puerto Argentino, en las Malvinas.

El día 25, los ingleses volvieron a sorprender al gobierno argentino y a la opinión pública disponiendo el acercamiento a San Pedro del buque "ENDURANCE". En una nota muy dura hacían saber que los obreros argentinos serían retirados de una manera u otra de la isla. Era un verdadero ultimátum, carente de todo estilo diplomático.

El día 26 el Canciller NICANOR COSTA MENDEZ anunció en el Palacio San Martín que el Gobierno Argentino había dispuesto el envío del A. R. A. "BAHIA PARAISO" para garantizar la seguridad del contingente de civiles instalados en la isla.

En la misma oportunidad el Canciller calificó la situación como "seria y grave". El Embajador de los Estados Unidos, en carácter de virtual mediador, concurrió ese día a la Cancillería por primera vez. En el ínterin tomó estado público la decisión del Gobierno Argentino de enviar a las aguas australes a las Corbetas A. R. A. "DRUMMOND" y "GRANVILLE".

El sábado 27 la Cancillería Argentina, cuando se estaba tratando una ponencia británica para superar la crisis, aseguró públicamente que el Gobierno inglés había enviado a la zona del conflicto al navío "JOHN BISCOE" con personal de desembarco, con lo que el diferendo tomó un carácter muy comprometido.

El domingo 28, en horas de la mañana, el Embajador WILLIAMS concurrió una vez más a la Cancillería, respondiendo a una citación de ese Ministerio. En la oportunidad COSTA MENDEZ le entregó una ayuda memoria con los puntos de la respuesta argentina. El Canciller declaró al finalizar la reunión: "La situación sigue siendo grave".

El martes 30 se produjeron críticos pronunciamientos de los Cancilleres de ambos países. COSTA MENDEZ

expresó: "El Gobierno no cederá ante ninguna presión", y LORD CARRINGTON aseguró al Parlamento inglés que el desembarco de argentinos había sido "ilegal".

La decisión

La evolución de los acontecimientos demostraba que las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña estaban destinadas al fracaso. Ante esta situación la Junta Militar decidió que se iniciaran las operaciones aún cuando unidades navales que debían cumplir un papel protagónico se encontraban en otras actividades.

Se asignó a la Armada la responsabilidad de reconquistar y asegurar PUERTO ARGENTINO, en forma incruenta, garantizando en todo momento la seguridad de las personas y bienes de las fuerzas colonialistas y de los habitantes de la ciudad. Cumplida la tarea, debía transferirse estas responsabilidades al Ejército Argentino, quien asumiría el Gobierno Militar y la defensa del archipiélago.

Para el cumplimiento de la misión se designó Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias al Comandante de la Flota de Mar, Contraalmirante GUALTER O. ALLARA y Comandante de la Fuerza de Desembarco al Contraalmirante de I. M., CARLOS A. BUSSER, los que apoyados por sus Estados Mayores y en un corto período formularon lo planes correspondientes y organizaron los medios a emplear.

La Fuerza de Tareas Anfibias (denominada Fuerza de Tareas 40) se integró con los destructores misilísticos "HERCULES" y "SANTISIMA TRINIDAD"; portaaviones "25 DE MAYO"; destructores "PY", "BOUCHARD", "SEGUI" y "PIEDRA BUENA"; corbetas "DRUMMOND" y "GRANVILLE"; submarino "SANTA FE" con un grupo de Buzos Tácticos embarcado y un grupo Transporte conformado por el BDT (Buque Desembarco de Tanques) "CABO SAN ANTONIO" y rompehielos "ALMIRANTE IRIZAR" para el transporte de la Fuerza de Desembarco y también de efectivos del Ejército destinados a preparar el recibimiento de las tropas que permanecerían en PUERTO ARGENTINO.

La Fuerza de Desembarco (Fuerza de Tareas 40.1) estaba integrada por efectivos del BATALLON DE I. M. Nº 2, de la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS, de la AGRUPACION DE BUZOS TACTICOS, del BATALLON DE VEHICULOS ANFIBIOS, una Batería del BATALLON DE ARTILLERIA DE CAMPAÑA Nº 1, fracciones del BATALLON DE APOYO LOGISTICO y del BATALLON DE COMUNICACIONES, elementos de Comando de la BRIGADA DE I. M. Nº 1 y del COMANDO DE LA I. M. y una Sección del R. I. 25 del E. A.

Primera fase del operativo

El 28 de marzo, cumpliendo órden superior, la Fuerza de Tareas Anfibias inicia el movimiento hacia el objetivo. En el destructor misilístico "SANTISIMA TRINIDAD", nave almirante, embarcó el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias y en el BDT "SAN ANTONIO" el Comandante de la Fuerza de Desembarco.

El destructor "SANTISIMA TRINIDAD" transportaba la Unidad de Tareas integrada por la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS y BUZOS TACTICOS, que a la hora "H" debería capturar el cuartel de las tropas británicas, al Gobernador inglés y asegurar los servicios públicos de la ciudad.

El BDT "SAN ANTONIO" llevaba el grueso de la Fuerza de Desembarco y en el rompehielos "ALMIRANTE IRIZAR" se encontraba embarcada la reserva de la Fuerza, la Unidad de Asuntos Civiles y fracciones de los

Integrante del equipo de buzos tácticos.

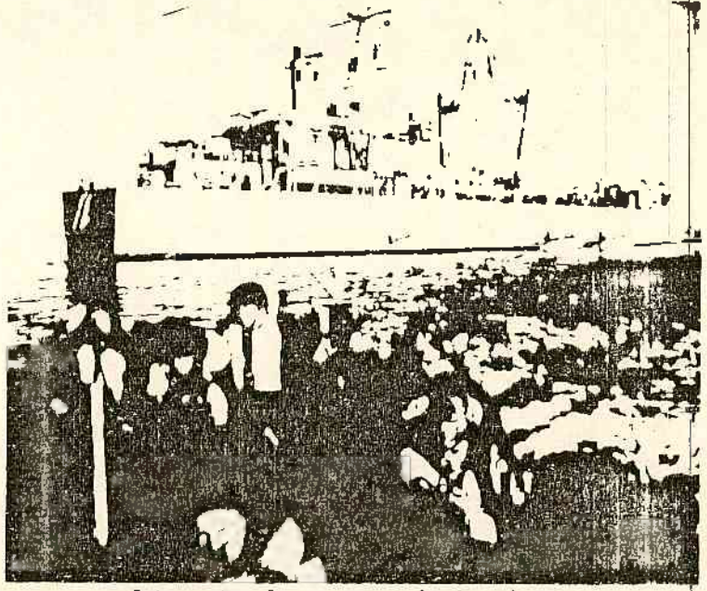
Servicios de Apoyo de Combate, las que serían helidesembarcadas, una vez concretado el asalto anfibio.

El mal tiempo reinante fue la característica más saliente de la travesía, no obstante lo cual el movimiento hacia el objetivo se desarrolló de acuerdo a los planes formulados.

El Comando de la Fuerza de Tareas Anfibias aprovechó los días de navegación para ajustar en detalle el planeamiento de la operación y sobre la base de los informes recibidos introdujo modificaciones en el plan de maniobras en tierra y se cambio la hora "H". La actualización de los planes se realizó rápidamente y sin inconvenientes.

Operaciones previas al asalto

En la noche del 1 al 2 de abril, la Unidad de Tareas 40.1.3, a cargo del Capitán de Corbeta de I. M., SANCHEZ SABAROT, e integrada con efectivos de la AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS y de BUZOS TACTICOS, es lanzada desde el destructor "SANTISIMA TRINI-



Integrantes de un grupo de desembarco.

DAD", en aguas de PUERTO ENRIQUETA, y en botes de goma inicia el movimiento hacia la costa.

A las 0200 hs. del 2 de abril, el submarino "SANTA FE", operando en inmersión para evitar su detección, lanzó en proximidades del faro de entrada a PUERTO ARGENTINO a los Buzos Tácticos que señalarían la playa de desembarco para el movimiento buque a costa del grueso de la Fuerza de Desembarco y despejar la misma de los posibles obstáculos.

A las 0515 hs., las Unidades de superficie se encuentran en la zona del objetivo e inician el despliegue para ocupar las posiciones fijadas en el Plan de Asalto Anfibio. El destructor "HERCULES" y la corbeta "DRUMMOND" ingresan en PUERTO GROUSSAC, al norte de PUERTO ARGENTINO, para proteger la maniobra del BDT "SAN ANTONIO" y ocupar posiciones favorables para apoyar el asalto.

El Grupo de la U. T. 40.1.3, que debía conquistar el cuartel de los Royal Marines, cumplió sin inconvenientes su tarea, ocupando las instalaciones sin encontrar resistencia, ya que las mismas habían sido abandonadas por los ingleses. Asegurado el cuartel, el Grupo inició su movimiento hacia la ciudad para tomar contacto con la otra fracción, que a cargo del Capitán de Corbeta GIACHINO, debía capturar la residencia del Gobernador.

La fracción de GIACHINO, cumpliendo lo planificado, cerca la casa del Gobernador, para proceder a su inmediata captura. Las tropas británicas que se hicieron fuertes en ese lugar resisten el avance de los efectivos propios y se establece un intenso combate por el fuego. En esta acción resultan gravemente herido el Capitán de Corbeta GIACHINO, que ataca a la cabeza de su tropa; el Teniente de Fragata GARCIA QUIROGA y el Cabo Segundo Enfermero URBINA, que se adelantó en auxilio de los heridos anteriores. El objetivo está cumplido, el Gobernador y sus tropas quedan aislados y aferrados, solo resta su rendición formal.

El asalto anfibio

Concretado el despliegue de la Unidades de Superficie, se inicia el movimiento buque a costa, el que se desarrolla de acuerdo a lo previsto y a la hora "H" la Fuerza de Desembarco toca Playa "ROJA" (Playa YORKE) y se inicia el cumplimiento de las tareas establecidas en el Plan de Maniobras en Tierra.

La Unidad de Tareas 40.12 se dirige directamente a

La fuerza de desembarco toca playa.

PUERTO ARGENTINO para asegurar el movimiento del resto de la Fuerza.

La Unidad de Tareas 40.1.1. ocupa el Aeropuerto y se dirige a la ciudad.

El Aeropuerto es asegurado por una Sección del R.I. 25, mientras se despeja la pista de los obstáculos que habían colocado los ingleses y se la alista para el aterrizaje de los aviones navales y de la Fuerza Aérea.

En las afueras de la ciudad, la columna cabeza de la Fuerza recibe intenso fuego de armas automáticas (en un vehículo anfibio se contaron 91 impactos), echa pie a tierra y entra en combate con todas sus armas, rechazando al enemigo, que se retira abandonando sus armas y equipo.

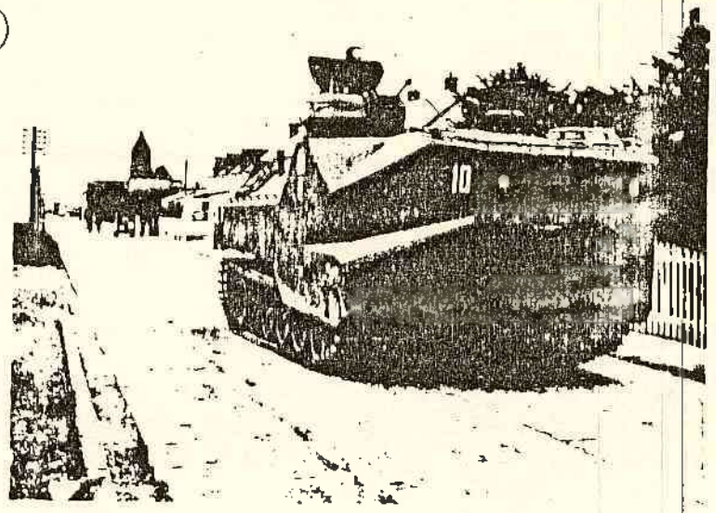
Salvada esta resistencia las tropas continúan su avance, ocupando la ciudad y distribuyendo en todas las casas los bandos y comunicados del Comando Superior, los que redactados en Inglés y Castellano difundían la finalidad de la operación y las normas iniciales que se debían respetar.

Simultáneamente con lo anterior se cumple el helidesembarco de la reserva y de la Unidad de Asuntos Civiles desde el rompehielos "ALMIRANTE IRIZAR".

La situación ya está dominada y la bandera argentina, luego de 149 años flamea otra vez en suelo malvinense. Solamente resta la rendición formal del Gobernador que ha pedido parlamentar con los mandos militares.

La muerte del Capitán Giachino

Simultáneamente con el comienzo de las conversaciones sobre la rendición británica, son retirados por el personal de sanidad de la Fuerza de Desembarco, desde los jardines de la casa del Gobernador, nuestros heridos y trasladados en vehículos al hospital de la ciudad.



Un LVTP7 recorriendo una calle de PUERTO ARGENTINO

El Teniente de Fragata DIEGO GARCIA QUIROGA es evacuado rápidamente en helicóptero al buque alistado para hospital y al Cabo Segundo Enfermero ERNESTO URBINA se lo interviene quirúrgicamente en PUERTO ARGENTINO, para trasladarlo posteriormente al continente.

El Capitán de Corbeta de I. M., PEDRO GIACHINO, no sobrevive a las heridas recibidas y muere a los pocos minutos, ingresando por el camino de los héroes a la historia grande de la Patria.

Sus restos son evacuados de inmediato y reciben sepultura con el homenaje y reconocimiento de todo un pueblo que valora su sacrificio y heroísmo.

200

Rendición del Gobernador Hunt

A 08.30 hs. el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias recibe el pedido del Gobernador para parlamentar con las fuerzas argentinas, informado el Comandante de la Fuerza de Desembarco de esta circunstancia, acepta la proposición y se dirige a la casa del funcionario británico donde se desarrollan las conversaciones de rigor

El Gobernador Hunt se rinde a las tropas nacionales.

y se imparten las directivas para la rendición definitiva de los efectivos ingleses faltantes, los que son desarmados y reunidos en proximidades de la misma residencia, excepto un grupo de "Marines" que escapó hacia la zona montañosa, donde posteriormente fue capturado.

La rendición formal del Gobernador HUNT, ante el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, se concretó a las 0915 hs. en las dependencias oficiales de la ciudad.

Otros Organismos Navales

A partir de las 11,30 hs. comenzaron a instalarse formalmente en el Puerto y en el Aeropuerto el Apostadero Naval Malvinas y la Estación Aeronaval Malvinas, respectivamente, iniciando de inmediato el cumplimiento de sus tareas con el apoyo de la Fuerza de Tareas Anfibias y de la Fuerza de Desembarco.

Rendición de los marines ante los efectivos argentinos.

Al día siguiente queda conformado el Destacamento de I. M. MALVINAS con funciones operativas en la jurisdicción naval.

Repatriación de los súbditos ingleses

En horas de la tarde del 2 de abril, por disposición del Comandante del Teatro de Operaciones son evacuados por vía aérea el Gobernador británico y los efectivos del destacamento de Royal Marines capturados. También se autoriza la salida de todos aquellos súbditos ingleses que deseen abandonar PUERTO ARGENTINO.

La operación de recuperación de las islas MALVINAS se había cumplido de acuerdo con lo previsto, sin derramamientos de sangre, ni en la población, ni en los efectivos británicos destacados para su defensa.

Las Fuerzas Argentinas en cambio rendían honores a los hombres de la Armada que ofrendaron sus vidas en el cumplimiento del deber.

Ocupación de las Georgias

El 3 de abril, al agravarse la situación de los civiles argentinos que trabajaban en las islas GEORGIAS y dada la presión que estaba ejerciendo el transporte artillado inglés "ENDURANCE", el "BAHIA PARAISO" y la corbeta "GUERRICO", fueron urgentemente dirigidos a PUERTO LEITH. El grupo de Infantes de Marina, embarcado en estos buques, obtuvo la rendición de las tropas británicas, las que fueron embarcadas en el buque transporte para ser devueltas a su país. En estas acciones se operó con un helicóptero de la Aviación Naval y otro del Ejército Argentino.

Tanto en LEITH como en GRYTVIKEN, la Armada dejó muy reducidos efectivos, cuya misión era simbolizar nuestros derechos sobre esas tierras.

En este operativo se produjeron tres bajas propias.

Jornada de júbilo

Los acontecimientos que protagonizaron las Fuerzas Armadas recuperando el archipiélago de las Malvinas para el patrimonio nacional, tuvieron jubilosa repercusión en todo el país y resonancia mundial. En Buenos Aires, como en todos los centros urbanos, se formaron manifestaciones populares en las cuales la ciudadanía expresó su alborozo por la reconquista de las islas luego de casi siglo y medio de colonialismo británico.

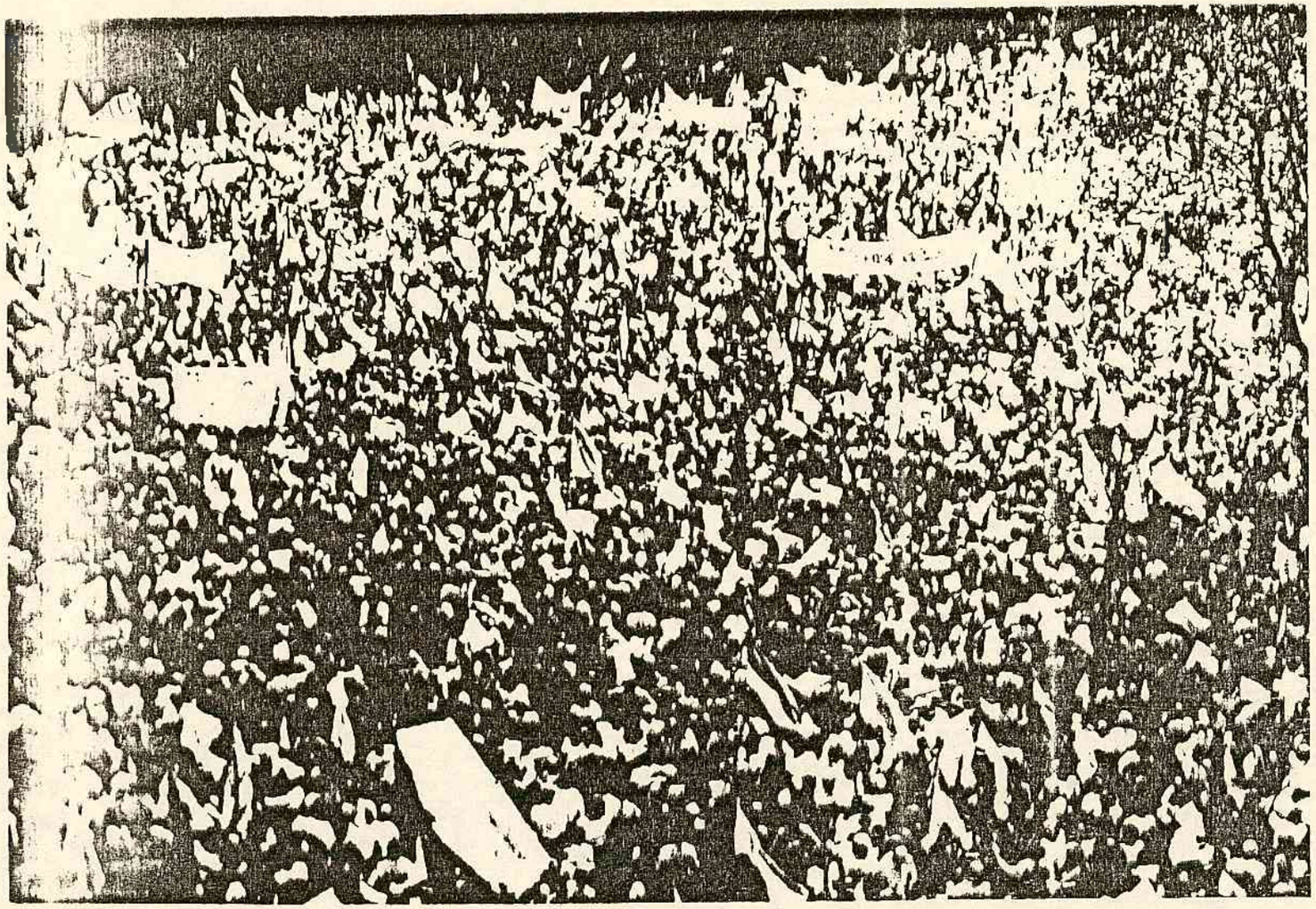
Casi simultáneamente con la difusión de la noticia los frentes de los edificios comenzaron a ser embanderados y una multitud se congregó en la Plaza de Mayo para expresar su apoyo y adhesión a la decisión de recuperar las islas MALVINAS.

Gran Bretaña rompe relaciones

Apenas conocida la noticia de la recuperación de las islas MALVINAS, el Gobierno británico comunicó al encargado de negocios de la Embajada argentina en Londres que, "como consecuencia de la invasión por la Argentina de las islas FALKLANDS y territorios dependientes británicos, el Gobierno de Su Majestad está rompiendo relaciones diplomáticas con el Gobierno de la República Argentina.

Además se hizo saber que "el encargado de negocios de la Embajada argentina y su personal, deberán dejar el Reino Unido en el más breve plazo posible y, por cualquier circunstancia, no más tarde de la medianoche del 8 de abril de 1982".

Entre tanto, el Ministro de Defensa inglés —JOHN



La multitud se congregó en Plaza de Mayo para expresar su apoyo y adhesión por la recuperación de las islas.

NOTT— informó que una fuerza naval británica, a la que definió "sustancial", se encontraba "en fase de alerta para intervenir en operaciones".

Se reúne el Consejo de Seguridad

Un día después del desembarco argentino en las MALVINAS, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó, por 10 votos contra 1, una resolución introducida por Gran Bretaña que exige la retirada inmediata de las Fuerzas argentinas de las islas MALVINAS. El voto en contra correspondió a Panamá y se abstuvieron China, España, Polonia y la Unión Soviética.

Gran Bretaña, que había pedido la reunión del Consejo, votó pese a ser un país beligerante, contraviniendo el artículo 27 de la Carta de la ONU. Además, aceptó los "buenos oficios" de EE.UU. para inducir a la Argentina a hacer lo propio, retrasando la reunión de la Organización de Estados Americanos (OEA), en la cual podía obtener amplio apoyo.

De esta manera el Reino Unido fabricó un tiempo estratégico apropiado como para adecuar sus medios para presionar a la Argentina.

El apoyo de los EE.UU. y el obtenido de los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (NATO), que interrumpieron toda clase de operaciones comerciales con la Argentina, enfrentó a nuestro país contra las fuerzas más poderosas del mundo.

La Flota de Mar detectó varias veces submarinos de propulsión nuclear destinados al bloqueo de la llamada zona de exclusión de 200 millas alrededor de las MALVINAS. Era la primera vez, después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, que se usaba poder nuclear contra un país. Lo cierto es que fue así y ese país era la Argentina, un miembro del bloque occidental.

Hitos para futuras generaciones

La reunión del Consejo de Seguridad y el anuncio de represalias por la primer Ministro de Gran Bretaña, MARGARET THATCHER, coincidió con otro suceso de muy distinto carácter que se desarrolló en el cementerio de Punta Alta.

Allí fueron inhumados los restos del Capitán de Fragata —posmortem— PEDRO EDGARDO GIACHINO, caído en los hechos que culminaron con la reconquista de las islas MALVINAS.

El entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante JORGE ISAAC ANAYA, dijo en su homenaje: "Vuestra ofrenda, al igual que la de otro Infante de Marina, CANDIDO DE LASALA, quien tuvo el honor de desembarcar en las MALVINAS y caer gloriosamente en la Plaza del Retiro durante las invasiones inglesas, constituyen verdaderos hitos para futuras generaciones de argentinos".

Muertos en las Georgias

Entre tanto, se conocía oficialmente la identidad del Suboficial y de los muertos durante la recuperación de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR. Se trataba del Cabo Primero PATRICIO GUANCA y los conscriptos JORGE AGUILA y MARIO ALMONACID.

Los episodios en que perdieron la vida los tres hombres de la Armada, se desarrollaron el sábado 3 de abril, en la isla SAN PEDRO.

Mientras tanto, en PUERTO ARGENTINO, instalado el Gobernador Militar y la guarnición del Ejército, la Armada comenzó el repliegue de sus medios hacia sus guarniciones naturales. Quedaban en la zona un grupo que constituiría el Apostadero Naval Malvinas, una Estación Aero-

naval y fracciones del Batallón de Infantería de Marina Nº 2 para la seguridad inmediata de aquéllos.

Se moviliza la flota inglesa

Desde el Puerto de Portsmouth zarparon los buques de guerra que intervendrían en el operativo bélico para lograr la recuperación de las islas. Encabezan la flota los portaaviones "INVINCIBLE" y "HERMES", a los cuales se les unirían posteriormente otros navíos en la isla ASCENSION, un peñasco volcánico ubicado en el Atlántico, un poco por debajo de la línea ecuatorial, a 7.000 kilómetros de Portsmouth. Desde este puerto hasta las islas MALVINAS, los buques ingleses debían recorrer 13.000 kilómetros. El archipiélago está a sólo 600 kilómetros de la costa argentina continental.

Posiciones iniciales de países amigos

La resolución argentina de reivindicar sus derechos soberanos sobre las islas MALVINAS y dar por terminado un caso flagrante de colonialismo, despertó un amplio sentimiento de solidaridad en la inmensa mayoría de los países hermanos de América Latina. Estados Unidos, por boca de su Presidente RONALD REAGAN, expresó su disposición para mediar en el conflicto. En tanto, no ocurrió lo mismo en Europa, donde naciones tradicionalmente amigas de la Argentina se pusieron abiertamente del lado británico y aprobaron sanciones económicas y la restricción de ventas de armamentos a nuestro país.

Colaboración popular

La recuperación del archipiélago de las MALVINAS, como muy pocas veces se ha visto en el país, movilizó a toda la ciudadanía, sin diferencias de ningún tipo, en un sentimiento de amplia solidaridad para brindar apoyo a las Fuerzas Armadas en su acción.

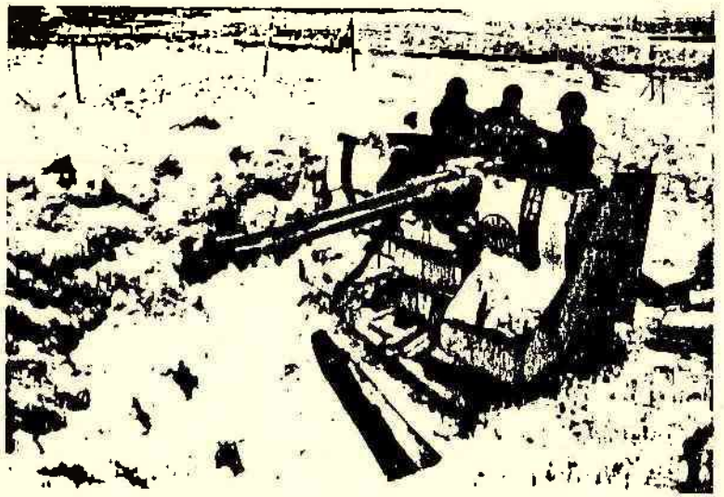
Se formaron largas filas de hombres y mujeres de todas las edades, deseosas de incorporarse a los efectivos que cumplían operaciones en el archipiélago y era incesante el donativo de elementos que pudieran ayudar a los fines previstos.

Ropas, medicamentos, alimentos, golosinas y hasta dinero en efectivo y joyas fueron testimonio elocuente del fervor con que el pueblo argentino acogió la decisión de recuperar las islas MALVINAS para la soberanía nacional.

Despliegue operativo

A partir del 4 de abril, la Armada inicia su despliegue operativo en apoyo de la defensa de las islas MALVINAS. Es así que los transportes "BAHIA PARAISO", "ISLA DE LOS ESTADOS", aviones de la Fuerza Aeronaval Nº 1, guardacostas y helicópteros de la Prefectura Naval Argentina y tropas de Infantería de Marina (cerca de 1.700 hombres), del Batallón de I. M. Nº 5, Batallón Antiaéreo, Compañía de Ingenieros Anfibios, una Compañía de Tiradores del Batallón de I. M. Nº 3, una Compañía de Ametralladoras del Batallón Comando de la Brigada de I. M. Nº 1, una Batería del Batallón de Artillería de Campaña Nº 1, elementos del Comando de la Fuerza de Apoyo Anfibio, elementos del Batallón de Comunicaciones Nº 1 y elementos de servicios de la Base Naval de Infantería de Marina Baterías, las que se destacan a Puerto Argentino, con todo su equipo y armamento.

Pese al bloqueo impuesto por Gran Bretaña y a la presencia de submarinos nucleares de la Royal Navy, los días 8, 9 y 13 de abril se destacan unidades propias, como



Cañón 40 mm. utilizados para defensa antiaérea.

el buque de desembarco de tropa "CABO SAN ANTONIO", transporte "BAHIA BUEN SUCESO", guardacostas de la Prefectura Naval Argentina "RIO IGUAZU" e "ISLAS MALVINAS" y el buque mercante de ELMA, "FORMOSA", llevando personal, material y abastecimientos. El operativo se concreta exitosamente por el sigilo con que se hizo la operación. A esta altura de los acontecimientos se estimaba próximo el comienzo de enfrentamientos bélicos, lo cual iba a agudizar más aún la necesidad de continuar abasteciendo a las islas con los grandes transportes navales.

Se destacan los avisos "SOBRAL" y "SOMELLERA" a posiciones cercanas a las Malvinas, para efectuar tareas de salvamento y rescate de pilotos caídos al mar y tripulaciones de buques hundidos por la concreción de la amenaza submarina.

Fuerza de Tareas 79

La Fuerza de Tareas 79, inicia sus operaciones, zarpando escalonadamente de la Base Naval Puerto Belgrano entre el 16 y el 17 abril. Esta Fuerza estuvo organizada en tres grupos de tareas que se desplazaron hacia las áreas de operaciones asignadas, realizando inicialmente un intenso período de adiestramiento y verificación de sus sistemas operativos, con el objeto de optimizar su nivel de preparación para la acción.

Flota británica localizada

Mientras se aceleraba el aprovisionamineto de las Malvinas, el 21 de abril es localizada la Flota británica de superficie, en posición 19°20′ sur y 21°20′ oeste, a 2.300 kilómetros al este noreste de Río de Janeiro.

En esta localización participaron aviones B. 707 de la F.A.A., con aviadores navales como observadores. Estos vuelos fueron planificados con la máxima efectividad, dado que desde el primer vuelo siempre se tuvo contacto con la fuerza inglesa y fueron interceptados por aviones Harrier.

Los dos grupos más avanzados estaban integrados por ocho buques cada uno y el tercero con un escalonamiento profundo. Consecuentemente con la información anterior, el día 29 de abril, la Fuerza de Tareas 79 se encuentra desplegada con la totalidad de las unidades que la constituyen, ocupando posiciones al Sudoeste y Noroeste de las islas MALVINAS, en condiciones de iniciar las operaciones.

Mediador comprometido

Los Estados Unidos de Norteamérica encomendó a su Secretario de Estado, ALEXANDER HAIG la misión de

hallar una solución al conflicto. HAIG realizó numerosas consultas ante los Gobiernos de la Argentina y de Gran Bretaña sin encontrar puntos de coincidencia ya que se persistía en la intención de que los efectivos argentinos abandonaran el archipiélago y se reconociera la soberanía británica para reiniciar negociaciones.

Mientras HAIG dialogaba, se comprobaron hechos fehacientes del apoyo del Gobierno de Estados Unidos a la Flota británica que avanzaba desde la isla ASCENSION rumbo al Atlántico Sur. La misión HAIG estaba destinada al fracaso y así ocurrió.

Convocatoria del TIAR

Ante el avance de la Flota británica hacia el archipiélago de las MALVINAS, como una amenaza cierta para su seguridad, la Argentina solicitó a la Organización de Estados Americanos la aplicación del Sistema Interamericano de Seguridad Colectiva (TIAR), previsto frente a una agresión extra-continental. La Argentina recibió un apoyo amplio, ya que 18 naciones votaron a favor, ninguna en contra y hubo tres abstenciones: Estados Unidos, Trinidad Tobago y la inesperada de Colombia.

La solidaridad de América toda con la Argentina fue manifiesta y expresada prácticamente por una gran mayoría, en una votación que respaldó las pretensiones de nuestro país sobre la soberanía de un territorio que le había sido arrebatado casi un siglo y medio atrás.

Estados Unidos aliado de Gran Bretaña

Tras el anuncio de que las gestiones conciliatorias sobre la crisis de las Malvinas habían fracasado, Estados Unidos informó su apoyo político y material a Gran Bretaña contra la Argentina y suspendió la asistencia militar y económica al Gobierno de Buenos Aires.

Estados Unidos manifestaba explícitamente que no era neutral, ni lo había sido en todo el curso de las arduas negociaciones.

Prácticamente, la Argentina enfrentaba a dos de las más grandes potencias del mundo que con todo su poderío se volcaban hacia el Atlántico Sur para respaldar la causa del colonialismo.

Maniobra Táctica

Ante el cariz que tomaban los acontecimientos, la Argentina decidió centrar la defensa en las islas Malvinas, ya que las guarniciones en las Georgias y Sandwich del Sur quedaban demasiado lejos del continente para apoyarlas y se reafirmaba la idea de que su presencia allí tenía sólo el valor de un testimonio. Se presumía, además, que GRYTVIKEN y PUERTO LEITH, iban a ser los primeros objetivos del contraataque británico.

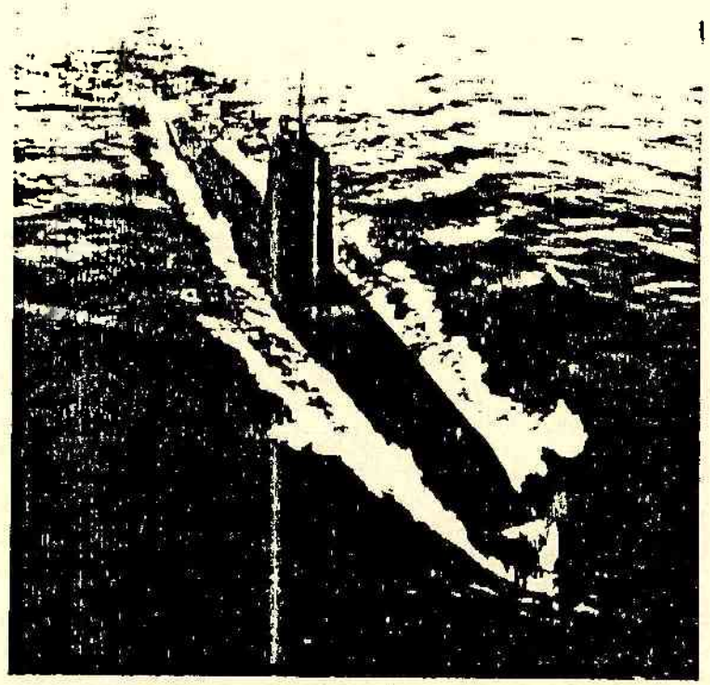
El Comité Militar resolvió instruir a la guarnición sobre la resistencia a ofrecer en caso de intimación de rendición.

Pérdida del "SANTA FE"

Para apoyar la dotación militar y a la población civil que se encontraba para desmontar las instalaciones de la antigua factoría ballenera, se ordenó la zarpada del Submarino "SANTA FE" con víveres, medicinas y elementos varios. Además llevaba un reducido número de personal técnico para la operación de equipos esenciales.

El "SANTA FE" logró quebrar el bloqueo impuesto por el enemigo con un submarino nuclear y tres fragatas antisubmarinas, llegando a GRYTVIKEN en la noche del 24 de abril.

Después de descargar los abastecimientos y el personal, y estando navegando en superficie dentro de la bahía, fue atacado sorpresivamente por dos helicópteros Linx que le producen graves daños, no obstante lo cual regresa al puerto y bajo el fuego enemigo pone a salvo a su tripulación.



Submarino A.R.A. "SANTA FE" en operaciones.

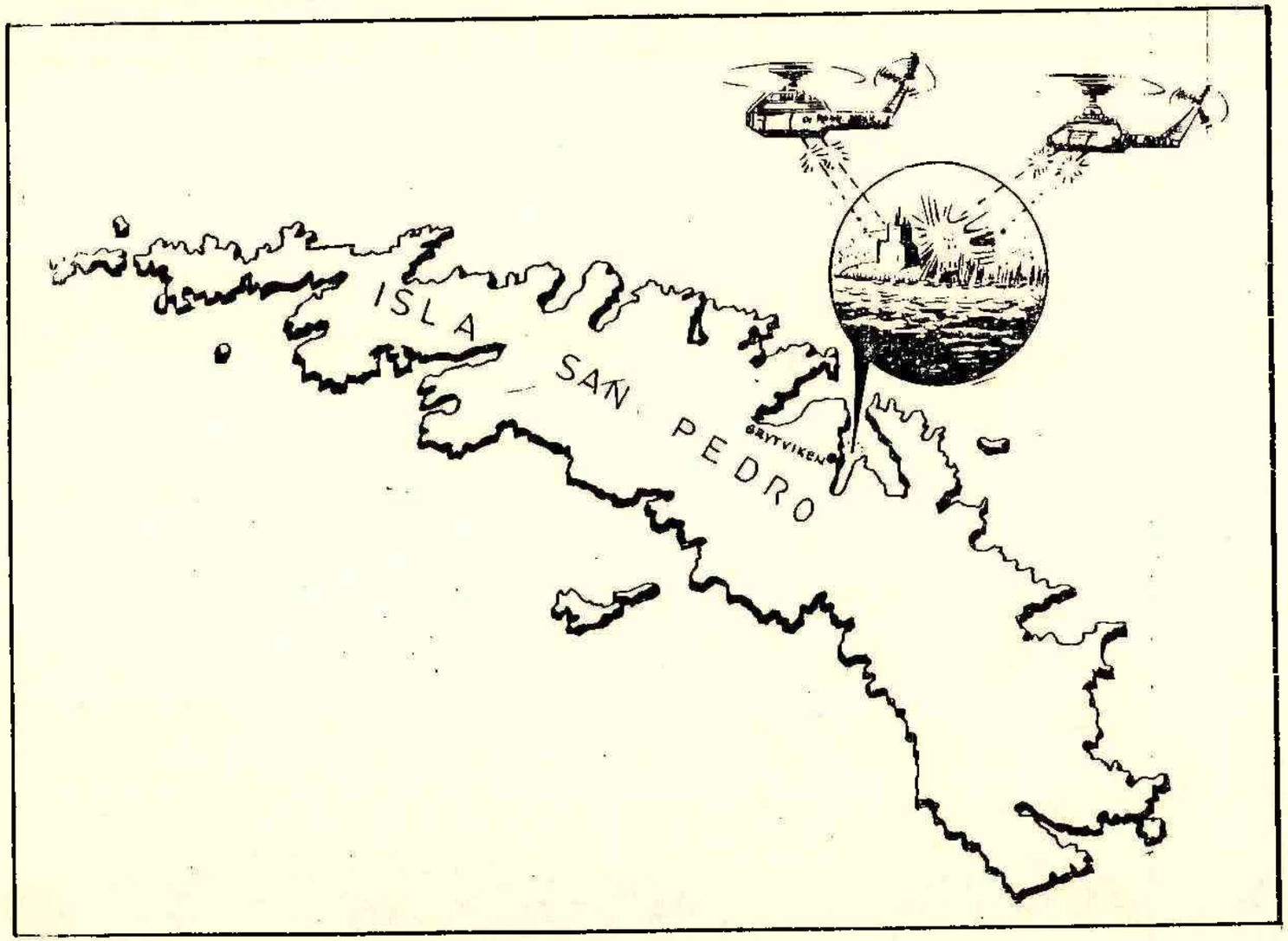
"Estoy orgullosa de él"

Imposibilitado el "SANTA FE" de ofrecer resistencia eficaz, fue rendido con el resto de la guarnición. El Comandante de la unidad ordenó equilibrar la estabilidad del submarino que quedó muy escorado luego del ataque perpetrado por los helicópteros ingleses. El Suboficial ARTUSO se abocó a la tarea de maniobrar con los tanques de agua y el lastre y tuvo que abrir una válvula que hizo mucho ruido al ser accionada. Un "marine" que estaba de guardia se asustó y disparó a quemarropa por la espalda contra el Suboficial. Todos los que vieron la escena quedaron perplejos. FELIX OSCAR ARTUSO había muerto. Tenía 20 años de servicio en la Armada, 7 de ellos en la Fuerza de Submarinos. En Londres el asesinato fue encubierto bajo la declaración de que un argentino prisionero había muerto en un "episodio no debidamente aclarado". Los restos del marino recibieron sepultura en las islas GEORGIAS con honores militares.

Conocida la infausta noticia, la esposa del Suboficial asesinado, ALICIA HAYDEE OJEA DO CAMPO, declaró: "Estoy orgullosa de él. Ahora nuestra obligación es luchar hasta la última gota de sangre para defender lo nuestro. Los que ya están muertos, nos miran desde el cielo...".

Resistencia en tierra

La pequeña guarnición que había quedado en las GEORGIAS resistió en tierra durante 48 horas el ataque británico. Fue una lucha tan desigual como denodada. En cumplimiento de órdenes preestablecidas y dada la neta superioridad numérica de los efectivos ingleses, se produjo la rendición de la totalidad de la guarnición.



Hundimiento del submarino A.R.A. "SANTA FE" en Georgias del Sur.

Capítulo II

LAS ACCIONES PRINCIPALES DEL 1º DE MAYO

El 1º de mayo a la 0440 hs. se inició el ataque aéreo británico sobre el Aeropuerto MALVINAS. El "BAHIA PARAISO", convertido en buque hospital, arribó al área de operaciones. También llegó a PUERTO ARGENTINO el remolcador "YEHUIN", para cumplir tareas de abastecimiento interisleño.

El Submarino "SAN LUIS" concretó un ataque sobre la flota enemiga en aproximación de PUERTO ARGENTINO. Efectuó un lanzamiento de torpedos a 14.000 yardas de distancia contra un blanco que navegaba al noroeste de PUERTO ARGENTINO.

Tiempo después los informes ingleses indicaban que los torpedos habían hecho impacto en uno de sus buques, pero no había explotado. Lo contraatacaron tres fragatas antisubmarinas y dos helicópteros. Hizo maniobras evasivas durante 20 horas, perdiendo contacto con el enemigo.

Submarino A.R.A. "SAN LUIS" en operaciones.

En la tarde de ese día y ante un posible desembarco británico, la flota de Mar, desplegada al norte y sur de las islas MALVINAS, intentó un ataque sobre las fuerzas agresoras, que no pudo concretarse debido a las adversas condiciones meteorológicag para la operación de aviones desde el "25 DE MAYO". Se comprobó en esta oportunidad la información precisa de que disponía el enemigo sobre la situación y movimiento de las unidades de superficie argentinas, siendo evidente el uso de información de satélites.

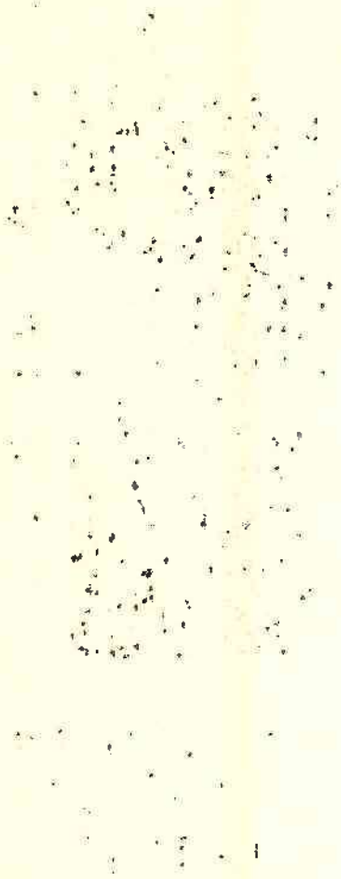
Aviones Neptune continuaron con tareas de exploración, informando la posición de los buques enemigos.

A las 22,00 hs. se ordenó al aviso "SOBRAL" destacarse en misión de rescate de la tripulación eyectada desde un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina, culminando de esta forma una jornada tensa y particularmente rica en sucesos.

2 de mayo - Jornada de luto

El 2 de mayo a las 16,00 hs., el crucero "GENERAL BELGRANO" se encontraba en misión de patrullaje fuera de la zona de exclusión al sudeste de la isla de los Estados controlando el acceso desde el Pacífico. En esas circunstancias y sin ningún aviso previo fue torpedeado por un submarino nuclear británico y se hundió en aproximadamente una hora.

A pesar de la amenaza submarina se destacó al aviso "GURRUCHAGA" y a los destructores "BOUCHARD" y "PIEDRA BUENA" para el rescate de los náufragos.



Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

Se produjeron 321 bajas en una tripulación de 1.042 hombres.

Los sobrevivientes fueron localizados y recuperados mediante la acción conjunta de buques y aeronaves de la Armada que prolongaron su tarea durante diez días.

El Gobierno argentino informó al mundo sobre el "alevoso acto de agresión" perpetrado por Gran Bretaña al hundir un submarino atómico al Crucero "GENERAL BELGRANO" y denunció ante las Naciones Unidas esta nueva acción británica, violatoria de la carta de la ONU y de la resolución 502 del Consejo de Seguridad.

Como lo atacaron

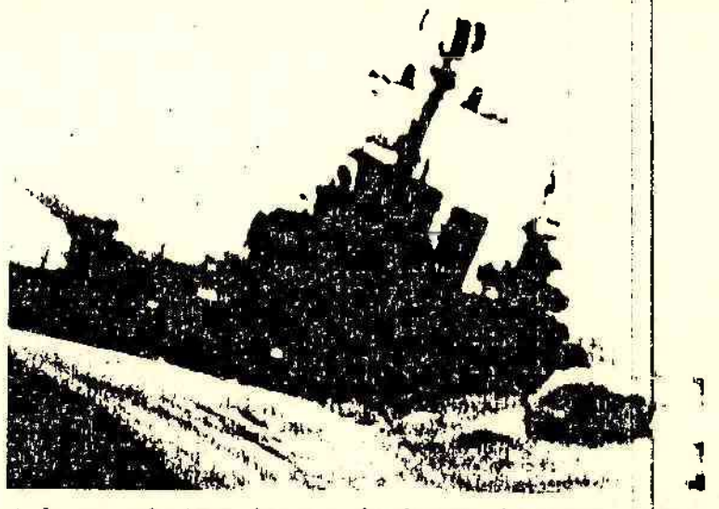
El submarino atómico británico "CONQUEROR" consumó el ataque contra el Crucero "GENERAL BELGRANO". Estaba al mando del Capitán de Fragata CHRIS WREDFORD-BROWN y el 2 de mayo notificó haber avistado al Crucero "GENERAL BELGRANO". Pidió instrucciones a Londres. La respuesta fue terminante. Hundir al "BELGRANO" Lo que el Crucero estaba realizando o iba a realizar cuando fue descubierto por el "CONQUEROR" no era una amenaza ni para el submarino ni para el resto de la Flota británica.

El Comandante WREDFORD-BROWN ordenó al Oficial torpedero BILLIE BUDDING, cargar los tubos con los torpedos "Mark-8".

El 2 de mayo a las 16,00 hs. se lanzó sin previo aviso el primer torpedo desde unos 5 kilómetros de distancia. Hizo blanco en la proa del "BELGRANO" y mató a ocho o diez hombres que se hallaban próximos al lugar del impacto. El segundo torpedo explotó en la popa, donde fueron muertos 250 hombres, la mayoría en el comedor o en el sollado. El crucero hizo agua y a los diez minutos tenía 15 grados de escora a babor.

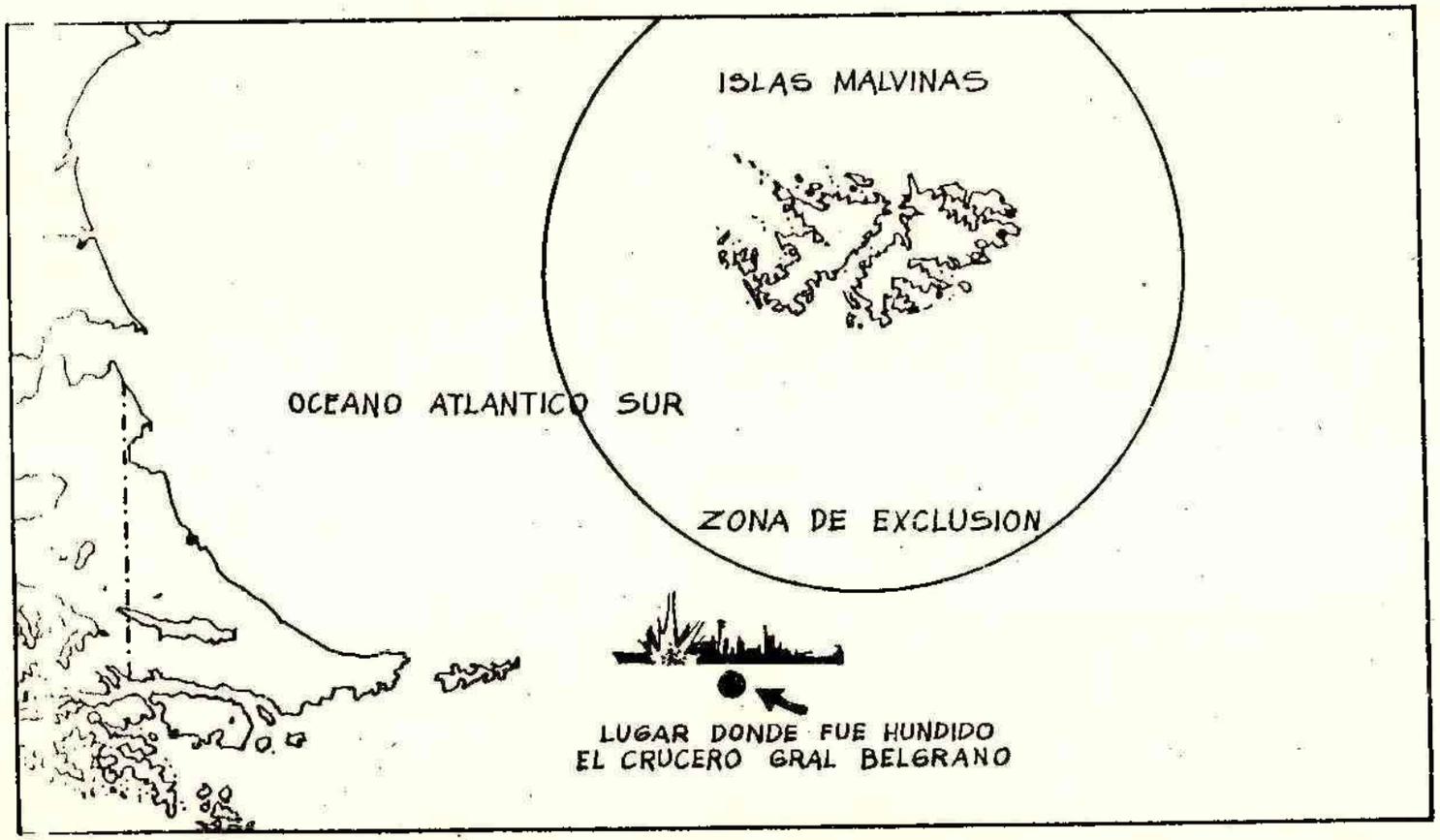
El salvamento

El Comandante del crucero no tuvo más remedio que



2 de mayo de 1982. Ataque y hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

211

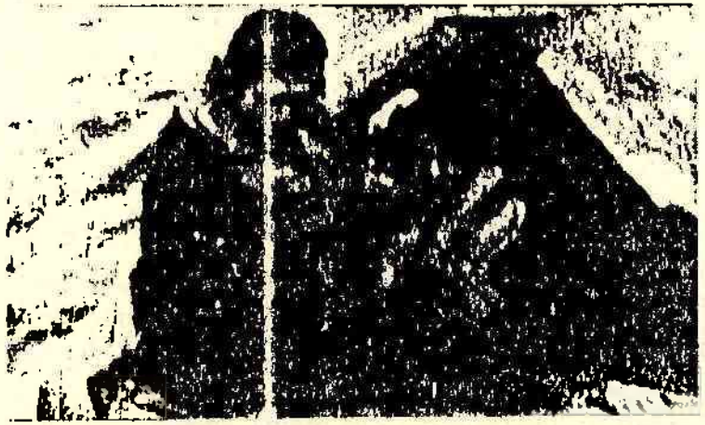


... mayo de 1982. Jornada de luto para la República Argentina, es hundido, fuera de la zona de exclusión el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

ordenar abandonar el navío. Setenta balsas de salvamento inflables fueron bajadas al agua, la mayoría por babor por ser ésta la banda más apta para que la tripulación pudiera salir de a bordo. Algunas de las balsas habían sido alcanzadas por la metralla y carecían de aire que las mantuviera a flote, de forma que algunas de las intactas fueron sobrecargadas hasta con 30 hombres.

Muchos tripulantes estaban heridos por la metralla y otros sufrían horribles quemaduras.

Todo el salvamento se realizó en orden. La situación se hizo crítica cuando el "BELGRANO" al aumentar la escora, amenazó aplastar bajo sí a las balsas de salvamento que no podían alejarse con rapidez del buque. La mayoría de los hombres estaban cubiertos de aceite y en sus grasientas manos se escurrían los remos, por lo que la mayoría remaba con las manos. Las balsas estaban a unos cien metros cuando el crucero comenzó a hundirse de popa. Los marinos que aún tenían fuerzas, entonaron el Himno Nacional.



Cuando el Crucero comenzó a hundirse los marinos que aún tenían fuerza entonaron el Himno Nacional.

Con el ocaso llegó el viento del noroeste y el mar se embraveció. Algunas de las balsas volcaron y muchos hombres desaparecieron bajo las olas. El resto unió con cuerdas las balsas entre sí y se formaron dos grupos. Fueron cerradas las aberturas y se prepararon para pasar una noche tempestuosa.

"Más que nada rezar"

"Yo no hubiese esperado que los hombres se comportasen tan disciplinadamente y mantuviesen tan elevado espíritu", declaró uno de los Oficiales del "GENERAL BELGRANO". "Eramos en total tres hombres. Contábamos historias y anécdotas de nuestras provincias y cantábamos con los marineros. Pero más que nada, rezábamos. Uno de los heridos graves, solamente podía disminuir sus horribles dolores si estaba arrodillado. Durante treinta horas no habló una sola palabra. Fue el primero en ser subido a bordo del buque de salvamento, pero por desgracia falleció media hora más tarde".

Victoria aeronaval en el mar

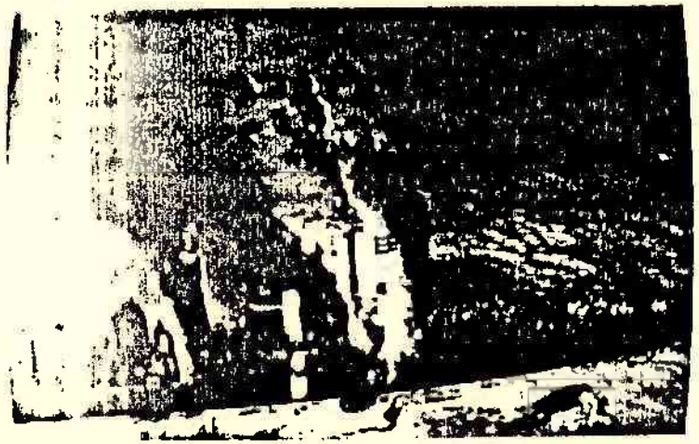
Tan sólo dos días después del hundimiento del crucero "GENERAL BELGRANO" llegó la réplica. El contragolpe sobrevino por aire y sus armas se llamaban "Super Etendard" y "Exocet".

Aviones Super Etendard de la Aviación Naval guiados por un avión Neptune también de la Armada lanzan dos misiles Exocet AM 39 sobre un eco grande y un eco mediano. Las aeronaves regresaron sin novedad a la Base Aeronaval Río Grande. Horas más tarde se confirma que en esta acción ha sido hundido el destructor "SHEFFIELD" y se han provocado daños importantes en otro buque grande que no fue posible identificar y que posiblemente fuera el portaaviones "HERMES".

Consternación y estupor

El hundimiento del "SHEFFIELD" provocó consternación en el Gobierno británico y un profundo impacto emocional en su pueblo.

Por lo menos treinta marinos británicos habían muerto o desaparecido en la acción y una de las más modernas unidades de la flota inglesa yacía en el fondo del mar.



Hundimiento del "SHEFFIELD".

Las agencias informativas difundieron ampliamente la noticia. Un cable fechado en Londres decía: "el misil argentino que dejó fuera de combate al destructor misilístico "SHEFFIELD" proporcionó un duro golpe a la confianza bastante difundida en Gran Bretaña de que la fuerza de intervención naval enviada al Atlántico Sur era prácticamente invulnerable.

Fuentes militares de Londres dijeron que los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte podrían volver a estudiar en forma urgente tácticas antiaéreas, luego de la pérdida del destructor "SHEFFIED" por un misil argentino en el Atlántico Sur. El hundimiento del navío obligó a realizar algunas modificaciones en el despliegue de la flota británica en el área".

Los protagonistas: Super Etendard-Exocet

El Super Etendard es un avión de caza y ataque destinado, principalmente, a operar desde portaaviones.

Alcanza una velocidad de alrededor de 1.200 km/h y posee instalaciones electrónicas de alta sofisticación. Su armamento incluye dos cañones de 30 mm y puede transportar diversas combinaciones de bombas y misiles.

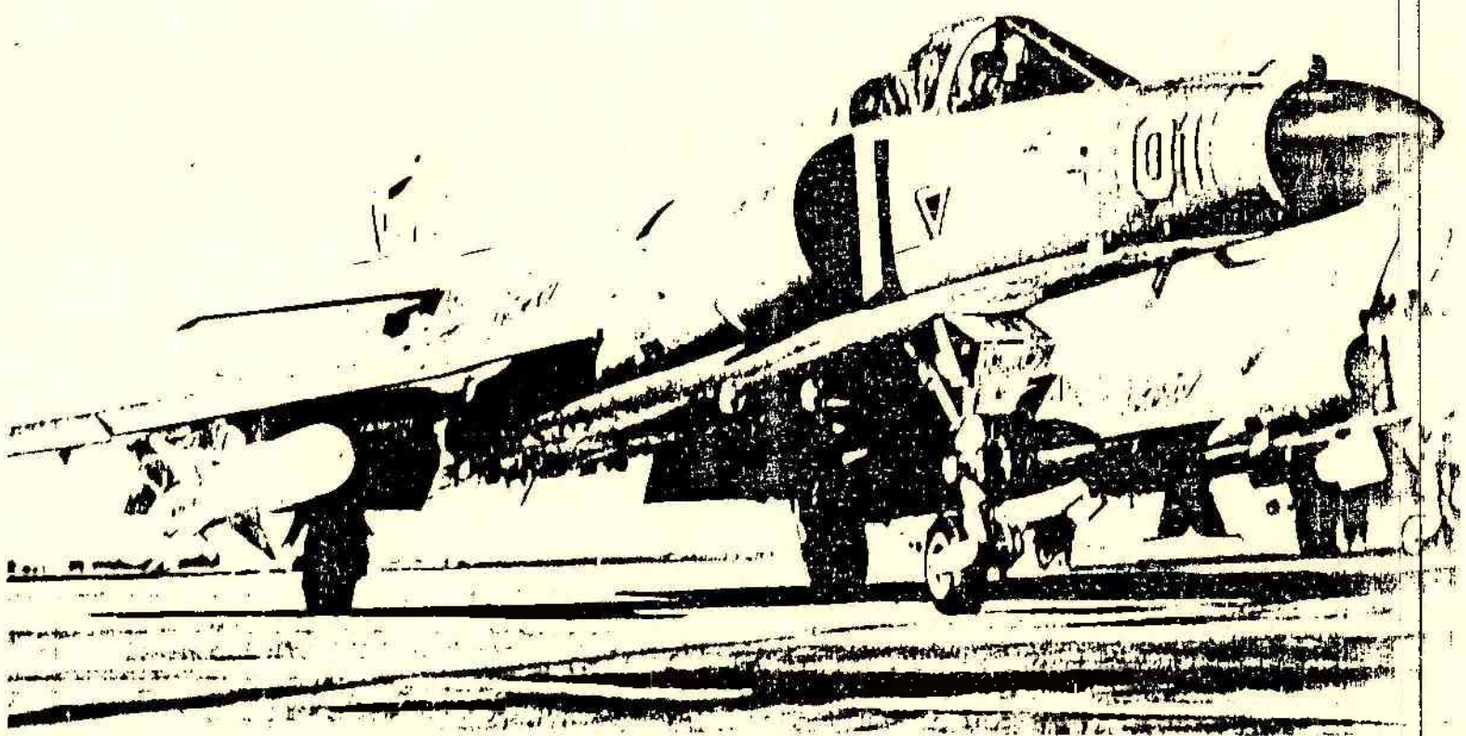
Los aviadores navales argentinos se entrenaron en Francia para el manejo de estos aparatos, que fueron adquiridos para la Armada en número de 14.

Cuando estalló la guerra de las Malvinas, solamente 5 se hallaban en el país, así como un número similar de Exocet para los mismos.

Debido a las sanciones impuestas por los países europeos —incluyendo Francia— la labor de puesta a punto del tandem Super Etendard-Exocet fue realizada por técnicos nacionales que demostraron alto grado de eficiencia.

El misil táctico Exocet, también de fabricación francesa, es una temible arma antinavíos, capaz de dar en el blanco en el 96 por ciento de los casos, mediante una trayectoria rasante que lo mantiene fuera de la detección de los radares enemigos, gracias a un sistema de guiado de muy alta tecnología. Asimismo, el Exocet puede escapar a las interferencias electrónicas concebidas para "cegar" misiles y "despegarlos" de sus objetivos.

Volando a una velocidad de Mach 0.92 (unos 1.200 km/h) el proyectil desarrolla una tremenda energía cinética que sumada a su potencia explosiva, vulnera fácilmente el ligero blindaje de los buques de guerra modernos.



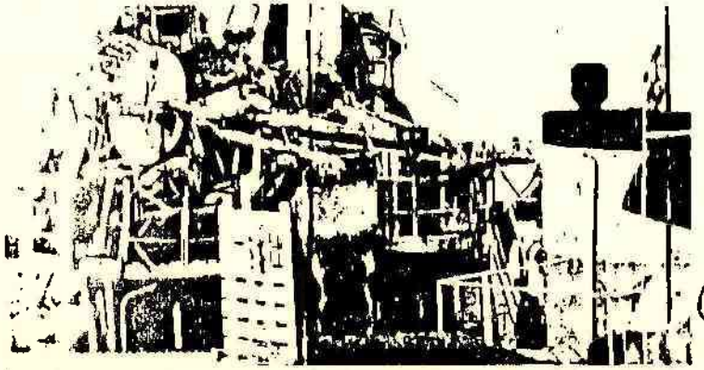
Los protagonistas, los aviones "Super Etendard".

... al "SOBRAL"

La presencia del aviso de la Armada "ALFEREZ SOBRAL" en aguas cercanas a las islas MALVINAS, era consecuencia de los desplazamientos navales ordenados por superioridad y, durante ellos, el buque fue destinado a la búsqueda de la tripulación de un bombardero Canberra de la Fuerza Aérea que se había precipitado al mar el día 1º de mayo.

Hacia las 0030 del día 3, mientras el "SOBRAL" navegaba a unas 100 millas marinas al noroeste de PUERTO ARGENTINO, fue sobrevolado por helicópteros de la Task Force enemiga que hicieron varios ataques sobre la nave. Luego de recibir los primeros disparos, el Comandante de la nave ordenó a la mayor parte de su gente que buscara refugio bajo cubierta, permaneciendo él en el puente con los hombres indispensables.

En esas circunstancias un misil Sea Skua alcanzó a la nave y destruyó el puente de mando, causando bajas mortales y serios daños. El Comandante, Capitán de Corbeta CARLOS RAUL GOMEZ ROCA, murió en su puesto y con él perdieron la vida el Guardiamarina CLAUDIO OLIVIERI, los Cabos ERNESTO DEL MONTE, MARIO ALANCAY, SERGIO MEDINA y DANIEL TONINA y los marineros HECTOR DUFRECHU y ROBERTO DERRICO.



... que muestra parte de la estructura del Aviso A.R.A. "SOBRAL" después del ataque sufrido.

Averiado y con su tripulación diezmada por el fuego enemigo, el buque navegó dificultosamente hasta la costa argentina llegando el miércoles 5 a PUERTO DESEADO.

La carencia de información detallada sobre las condiciones de navegación en que se encontraba y las bajas producidas, por falta de las comunicaciones destruidas por el ataque, hicieron angustiosa la espera del arribo.

Posteriormente, relatos de sus tripulantes pusieron de manifiesto los actos de heroismo y solidaridad del personal, que debió sobreponerse a las más duras contingencias y esfuerzos.

Mediación de PEREZ DE CUELLAR

Mientras las acciones bélicas se hallaban en plena evolución, el Secretario General de las Naciones Unidas, JAVIER PEREZ DE CUELLAR tomó a su cargo la tarea de hallar una solución al conflicto, aunque la Argentina al aceptar la mediación exigió que el primer paso para abrir negociaciones fuera un cese completo de hostilidades. Nuevamente se tropezó con la intransigencia británica, que no admitía el cese del fuego sin un previo retiro de las tropas argentinas de las islas MALVINAS.

Repliegue táctico

(24) El 4 de mayo la Flota de Mar se repliega para operar en aguas poco profundas, en las que no pueden actuar los submarinos nucleares.

Era inútil ofrecer más víctimas al poder nuclear británi-

nico. La información de satélite puesta a su disposición hacía impracticable el ataque a buques de superficie luego de las acciones del 1º de mayo. La Flota se mantuvo hasta el final vigilando el litoral marítimo, protegiendo los puertos y vías de acceso.

En plena acción

El 5 de mayo, un avión Tracker del portaaviones "25 DE MAYO" tuvo contacto radar y posteriormente avistó una estela.

Luego, un helicóptero Sea King tuvo rumor hidrofónico y contacto sonar en posición 44°33' sur - 64°16' oeste, a 45 millas al este de Bahía Camarones. Se lanzan torpedos MK 44 sin resultados comprobados.

Se encuentra en plena capacidad operativa para posibles accidentes aéreos o navales, la Fuerza de Búsqueda y Salvamento. Esta Fuerza integrada por aviones de la Prefectura Naval Argentina, buques y helicópteros navales, tiene su Central de Operaciones en la Base Aeronaval Río Grande, operando indistintamente desde ella o desde la Estación Aeronaval Río Gallegos.

Los buques hospitales

Paralelamente se constituyó una agrupación de buques hospitales con el transporte polar "BAHIA PARAISO", el rompehielos "ALMIRANTE IRIZAR" y el oceanográfico "PUERTO DESEADO". Estos buques fueron especialmente adaptados, se los dotó de una gran capacidad médico asistencial y de ingentes cantidades de equipos sanitarios, víveres y elementos de supervivencia. Los numerosos rescatados y evacuados por estos buques y su posterior tratamiento en el Hospital Naval Puerto Belgrano, son orgullo de la sanidad naval. Fueron más de 3.000 hombres de las tres Fuerzas Armadas, de la Prefectura Naval y civiles, los evacuados por estos buques que debieron navegar por zonas de acción y bajo fuego enemigo.

Hunden un pesquero argentino

El pesquero argentino "NARWAL", con veinticinco tripulantes a bordo, se encontraba a unos cien kilómetros al sur de PUERTO ARGENTINO, fue atacado y hundido por aviones Sea Harrier el 9 de mayo.

El "NARWAL" era un buque factoría de 72,50 metros de eslora por 11 metros de manga, carente de todo armamento o elemento de defensa, perteneciente a la Compañía Sudamericana de Pesca.

La nave se encontraba desarrollando sus tareas a 66 millas marinas al sur de PUERTO ARGENTINO, cuando después de las 0900 hs. fue atacado por aviones británicos. Estos provocaron su hundimiento y luego continuaron su agresión a mansalva, ametrallando las balsas de salvamento que sus tripulantes habían arrojado al mar.

Los tripulantes fueron recogidos por helicópteros ingleses y tomados prisioneros.

Ataque nocturno al "ISLA DE LOS ESTADOS"

El 10 de mayo se perdió contacto radial con el transporte "ISLA DE LOS ESTADOS", que navegaba en el canal San Carlos efectuando tareas de abastecimiento interisleño. Se inició su búsqueda por mar con el remolcador "FORREST", sin obtener novedades.

Sobrevivientes de la nave hundida relataron que dos marineros murieron y más de veinte desaparecieron. ALFONSO LOPEZ, marinero, español, de 42 años, uno de los tripulantes que logró salvar su vida relató que habían recibido el primer impacto cuando se hallaban en el es-

...de San Carlos. "Después —dijo— recibimos cuatro bombazos y el buque empezó a hundirse en plena noche. El y otros tres marineros permanecieron seis días en la isla Swan. El séptimo día, un pesquero captó las señales que hacían los náufragos con un espejo y fueron rescatados.

En horas posteriores, el "FORREST", en búsqueda del "ISLA DE LOS ESTADOS" en las proximidades de la entrada del Canal de San Carlos (Bahía Howard) encontró parte de la carga que llevaba el buque atacado.

Amplían la extensión del bloqueo

El Gobierno argentino, denunció "la ausencia de buena fe" de Gran Bretaña que dispuso un bloqueo de toda la costa de nuestro país hasta un límite de 12 millas náuticas (algo más de 22 kilómetros), y afirmó que tal situación perturba seriamente cualquier posibilidad de negociar una salida pacífica al conflicto que ambos mantenían en torno de las islas MALVINAS.

Entretanto, Londres anunció que la flota británica en el Atlántico Sur recibiría más refuerzos de aviones Sea Harrier, aviones radar Nimrod, un escuadrón de helicópteros destructores y fragatas, muchos de ellos equipados con misiles-antimisiles para neutralizar a los Exocet. También se habían pedido a los Estados Unidos modernos aviones cisterna.

Solidaridad

En todo el país se reprodujeron expresiones de apoyo a la decisión de recuperar las islas MALVINAS por parte de las colectividades extranjeras que con sus trajes típicos y grandes carteles rendían homenaje a quienes luchaban en el archipiélago para terminar con una de las últimas presencias colonialistas en América.

Por otra parte, todos los partidos políticos sin excepción y los más diversos sectores de la opinión pública, se pronunciaron adhiriendo a la acción de las Fuerzas Armadas en defensa de su patrimonio territorial.

El país entero era respaldado en su causa por los Gobiernos latinoamericanos que expresaron su solidaridad con la decisión de las autoridades argentinas.

Intensifican los ataques

Con el transcurrir de los días los ingleses intensificaron sus ataques aéreos y navales contra las islas MALVINAS.

Tras un ataque con helicópteros y barcos de guerra contra las posiciones argentinas que defendían las islas, el 15 de mayo una nave británica cañoneó durante la madrugada la Estación Aeronaval CALDERON en Bahía ELEFANTE, destruyendo cinco aviones Pucará de la Fuerza Aérea que se hallaban en tierra, cuatro T-34 de la Aviación Naval y un Skyvan de la Prefectura Naval.

El "RIO CARCARAÑA" y el "BAHIA BUEN SUCESO" atacados

La fuerza británica de intervención atacó nuevamente las posiciones argentinas en las MALVINAS, continuando con su persistente tarea de ablandamiento. Aviones Sea Harrier incursionaron sobre el estrecho de San Carlos —que separa la isla SOLEDAD de la GRAN MALVINA— y dispararon contra los buques de transporte "RIO CARCARAÑA" y "BAHIA BUEN SUCESO".

La información del Estado Mayor Conjunto hizo saber que se produjo un incendio en el "RIO CARCARAÑA", mientras que el "BAHIA BUEN SUCESO" resultó averiado. Afortunadamente no hubo que lamentar bajas de personal.

Más éxitos de la Aviación Naval

(21) El 14 de mayo arribaron a **PUERTO ARGENTINO** dos aviones Macchi 33 de la Aviación Naval para sumarse a los ya destacados en **MALVINAS** y siete días más tarde un aparato de ese tipo atacó una fragata Tipo 21 en San Carlos, haciendo impacto con 8 cohetes. La aeronave —que es un avión de adiestramiento— descargó además sus cañones sobre la unidad atacada provocándole graves averías. Este hecho fué comentado en Londres con sorpresa, por la pericia demostrada por los aviadores de la Armada Argentina.

Los aviones habían sido prácticamente abandonados en MLV. Además destruidos, uno accidentado, otros en tierra. Nunca fueron dispersados (uno al lado del otro).

Según expresiones del piloto [illegible] zó dijo que no sabía a qué buque [illegible] los resultados porque ~~apro~~ [illegible] te después de avistarlo disparó [illegible] la posición en que se encontraba y [illegible] rápidamente sin ver el impacto [illegible] Cripa).

Capítulo III

OFENSIVA INGLESA EN TIERRA

Desembarco británico

A las 0845 hs. del 21 de mayo fueron detectados tres buques en la bahía del PUERTO SAN CARLOS y otro al norte de la boca del estrecho del mismo nombre, comenzando un desembarco que es resistido por las Fuerzas propias.

Las operaciones previas al desembarco consistieron en el ingreso de doce buques al estrecho de San Carlos, amparados por la niebla.

La flota británica operó sobre la base de los partes meteorológicos que indicaban que durante el día habría niebla y nubes bajas que impedirían la acción aeronaval argentina.

Pero esta estimación se vio completamente frustrada una hora después, cuando el cielo se despejó totalmente y los buques quedaron prácticamente encerrados en la bahía de San Carlos. Su parte más ancha tiene diez kilómetros, y está rodeada de cerros de relativa altura que impidieron a la flota en operaciones detectar por medio del radar la aproximación de los aviones navales argentinos que la (34) sometieron a un duro bombardeo.

En ese momento se estimó que los británicos incursionaron por el estrecho en la creencia de que así estarían al resguardo de los aviones provistos de misiles Exocet. Algo demoledor (35)

Mejoradas las condiciones del tiempo, los aviones navales A-4Q se lanzaron sobre la flota británica que operaba en el estrecho de San Carlos. Eran las 1100 hs. El primer grupo logró dos impactos sobre la fragata Tipo 21 enemiga "ARDENT", que se hundió horas más tarde. Durante este ataque, tres aviones propios resultaron abatidos por aviones Harrier.

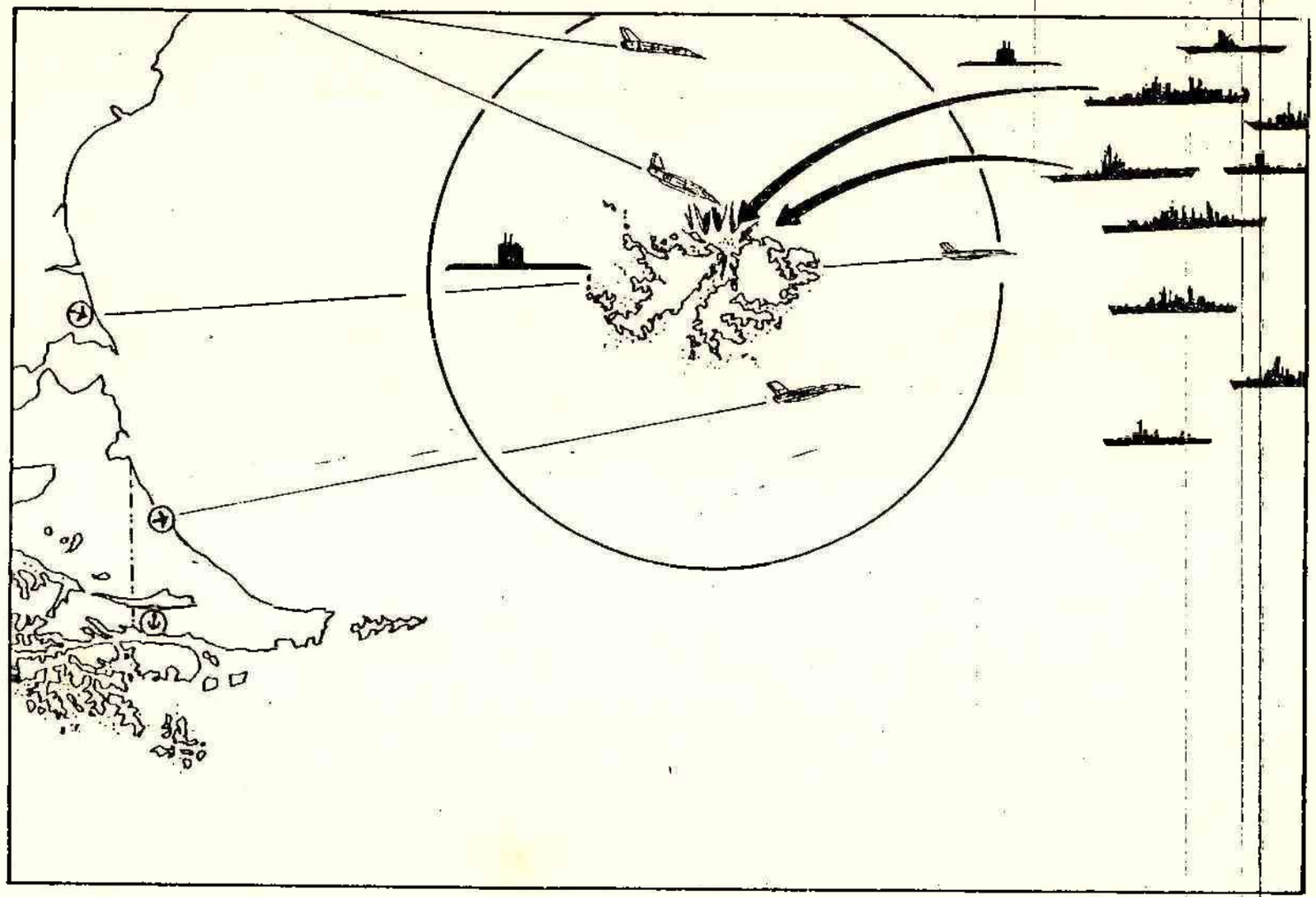
Como consecuencia de esta acción desapareció uno de los pilotos. Los otros dos se eyectaron y fueron recuperados posteriormente.

El segundo grupo de Aviones A-4Q atacó a dos fragatas operando al sur del estrecho de San Carlos, sin que se conocieran los resultados de esta acción. El 22 de mayo el destructor "SEGUI" fue desafectado del Grupo de Tareas 79.2 y se le ordenó patrullar la zona entre El Rincón y Faro Claromecó. El guardacostas 83 de la Prefectura Naval Argentina fue atacado por dos Sea Harrier en la bahía CHOISEUL (MALVINAS) mientras efectuaba el transporte de una pieza de artillería, tarea que fue cumplida. (36)

Uno de los Sea Harrier atacante fue derribado con fuego de ametralladora de 12.7 mm, en tanto el guardacostas sufrió una baja entre su dotación. Aquí, como en todas las ocasiones en que le cupo intervenir, el Personal de la Prefectura demostró su alto grado de preparación y valor.

Cabo Segundo OMAR BENITEZ: muerto por la Patria

Cuando el guardacostas 83 "RIO IGUAZU" llevaba tres horas de navegación y le faltaba sólo una para llegar a destino, por radio recibió una alerta roja. Aparecieron entonces dos aviones Sea Harrier que, después de reconocer la embarcación, la atacaron de popa hacia proa descargando sus proyectiles. En la primera pasada, el Cabo Segundo OMAR BENITEZ logró hacer blanco en el primer avión inglés. Cuando atacó el segundo Sea Harrier, descargó toda su batería sobre BENITEZ y uno de los proyectiles dio en medio del tórax del marino. In-



Bahía "SAN CARLOS". Las flechas señalan el lugar donde se colocó la flota de invasión británica y los ataques de la aviación argentina.

inicialmente el Cabo JOSE RAUL IBAÑEZ salió a reemplazarlo y continuó con la defensa. En la segunda pasada IBAÑEZ vuelve a hacer blanco en el mismo avión y el Sea Harrier queda totalmente fuera de combate. El segundo arrojó una bomba que la embarcación pudo esquivar con rápida maniobra.

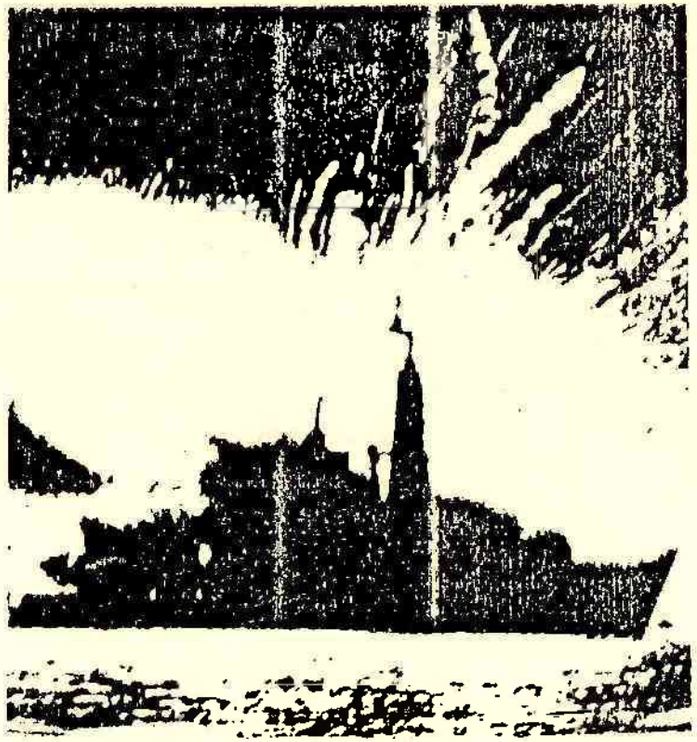
También el guardacostas 83 "RIO IGUAZU" como el 82 "ISLA MALVINAS" de la Prefectura Naval Argentina, en repetidas oportunidades, lograron burlar el bloqueo británico al archipiélago.

Ataques de la Aviación Naval

Los ataques de la Aviación Naval sobre los efectivos británicos que pretendían hacer pie en la bahía de San Carlos no cejaron, y el 23 de mayo 3 aviones A-4Q se lanzaron sobre unidades enemigas que operaban en esa zona de operaciones. Un primer avión arrojó sus bombas sobre un destructor tipo COUNTY. El segundo avión logró impactos importantes sobre la fragata "ANTILOPE", provocando su hundimiento. El tercer avión no lanzó sus bombas por fallas mecánicas, regresando a la Base Aeronaval Río Grande. Durante el aterrizaje su piloto debió eyectarse con mala fortuna, ya que falleció a consecuencia de las heridas recibidas.

Mientras se desarrollaban los ataques aéreos, en los cuales también intervenían aviones de la Fuerza Aérea, en la costa norte pudo advertirse el desembarco inicial de unos 5000 infantes de marina ingleses.

Las fuerzas terrestres resistieron en la zona en que se produjo el desembarco de las tropas británicas en las cercanías del pequeño PUERTO SAN CARLOS de las islas MALVINAS. En tanto, los ingleses cañonearon PUERTO DARWIN, en un claro intento de cortar la isla SOLEDAD por el medio y encarar luego un operativo de pinzas hacia el norte con el propósito de capturar PUERTO ARGENTINO.



Fragata inglesa "ANTILOPE" alcanzada de lleno por el fuego de la aviación naval argentina.

Fragata inglesa hundida

En Londres tenían tremenda repercusión las acciones defensivas de las fuerzas argentinas y se reconocían las pérdidas con singular demora.

El Ministro de Defensa, JOHN NOTT, admitió que la fragata de Tipo 21, "ARDENT", había sido hundida a raíz de los impactos que causaron bombas y cohetes lanzados por aviones argentinos. Se adjudicó especial importancia al ataque de un avión Aero Macchi de la Armada, que descargó casi toda su artillería sobre el navío, el cual naufragó en la misma boca del estrecho de San Carlos. Según el propio NOTT, el hundimiento de la "ARDENT" produjo 20 muertos y 30 heridos.

Oleadas de ataques argentinos

La Fuerza Aeronaval argentina lanzó tres oleadas de ataques contra las posiciones logradas por los invasores británicos en la Bahía de San Carlos. Durante las incursiones resultó seriamente dañado un buque mercante inglés; un transporte de tropas y helicópteros con serias averías y un buque no identificado también seriamente averiado.

El propósito era evitar que las unidades de la flota británica llegaran a la costa de San Carlos y desembarcaran abastecimientos, refuerzos y pertrechos para los efectivos que, desde el 21 de mayo, se hallaban fortaleciendo sus posiciones en territorio malvinense.

Oscuro y significativo episodio

Carabineros chilenos detuvieron en las proximidades de Punta Arenas a los tres tripulantes del helicóptero Sea King —dos oficiales y un Suboficial— que apareció incendiado en territorio chileno.

Los integrantes de la Fuerza Aérea de Gran Bretaña, fueron entregados a la Embajada del Reino Unido, en Santiago, Chile.

Dos mil británicos al ataque

El Estado Mayor Conjunto reconoció que los efectivos enemigos habían consolidado una cabeza de playa en SAN CARLOS y calculó en dos mil hombres a la fuerza británica que se lanzaba al ataque de PUERTO ARGENTINO.

Según el comunicado oficial, la cabeza de playa tenía una profundidad de diez kilómetros en sentido oeste-este y 16 kilómetros de frente, en sentido norte-sur.

Atacan el "MONSUMEN"

El 24 de mayo el transporte "MONSUMEN" es atacado y averiado por aviones Harrier, y el "FORREST" lo remolca a PUERTO DARWIN. Un día después, personal de la Estación Aeronaval Calderón rescató al mayor LUIS PUGA, piloto de la Fuerza Aérea Argentina.

"ATLANTIC CONVEYOR" hundido

El día patrio los británicos tuvieron otra pérdida tremenda cuando los aviones navales Super Etendard, en una acción sin precedentes con doble reaprovisionamiento en vuelo, atacaron y hundieron al portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR", que llevaba gran cantidad de aviones, helicópteros y material vital para las operaciones.

Nuevas acciones de la Aviación Argentina

El 30 de mayo, aviones Super Etendard de la Aviación Naval y A4C de la Fuerza Aérea Argentina, atacaron a un buque tipo portaaviones (probablemente el "INVINCIBLE"). Los Super Etendard lanzaron un misil Exocet que hizo impacto sobre el blanco, provocando averías que no se pudieron cuantificar.

Desde ese día no se tuvieron noticias ciertas sobre la posición, ni las actividades que desarrollaba el poderoso portaviones británico.

Avanzan las tropas británicas

El comunicado 109 del Estado Mayor Conjunto hizo saber que el enemigo se había establecido en el área de PUERTO DARWIN y GANSO VERDE.

Luego de consolidarse en esas posiciones, los británicos avanzaron sobre los asentamientos de Douglas y Ensenada Teal a una distancia de 43 y 45 kilómetro de PUERTO ARGENTINO.

El 31 de mayo se combatía en las proximidades de la Capital Malvinense. Los efectivos ingleses avanzaron por tierra, sorteando las difíciles condiciones del terreno blando y anegadizo, así como el intenso frío, utilizando los ligeros helicópteros mediante los cuales movilizaban efectivos militares y distribuían provisiones y armamento y municiones. Así llegaron al Monte Kent, una de las elevaciones que rodean a PUERTO ARGENTINO.

Fracasa la mediación de PEREZ DE CUELLAR

Mientras en las MALVINAS el agresor británico avanzaba lentamente hacia PUERTO ARGENTINO, el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, JAVIER PEREZ DE CUELLAR, informó la Consejo de Seguridad que habían fracasado sus gestiones para poner fin a las hostilidades en el Atlántico Sur, situación atribuible a la intransigencia inglesa al insistir en que la Argentina debía retirar sus tropas de las islas, unilateralmente, y reconocer la soberanía británica sobre el archipiélago. En cambio, la Argentina sostuvo en el Consejo de Seguridad que el cese del fuego debía ser irrestricto, que se suspendieran todas las operaciones de tropas, buques y aeronaves y, simultáneamente, se despachara una misión de las Naciones Unidas para observar su cumplimiento.

Esta propuesta no halló eco en los británicos, decididos una vez más a tomar el archipiélago por la fuerza de las armas.

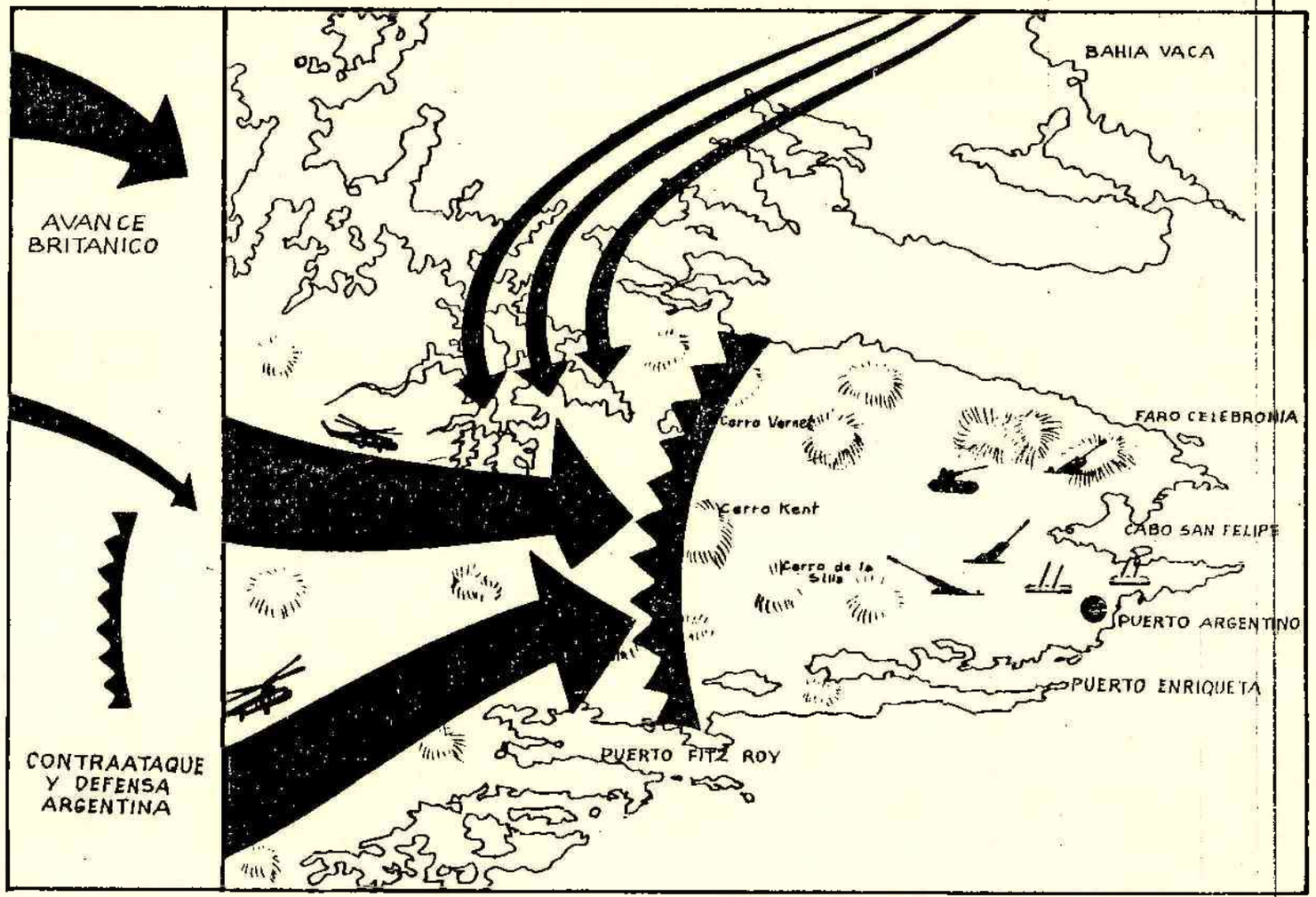
Veto de Gran Bretaña

El 4 de junio, Gran Bretaña y Estados Unidos impidieron que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ordenara un cese del fuego en el conflicto al ejercer el poder de veto sobre el proyecto hispano-panameño que se expedía en ese sentido. La votación, que sólo pudo hacerse efectiva luego de cuatro días de deliberaciones debido a la intransigencia británica en aceptar una fórmula que conformara a su Gobierno, determinó nueve votos a favor, los dos nombrados en contra —transformados en veto por el poder de ambas potencias en el Consejo— y cuatro abstenciones.

Desastre naval británico

La flota británica sufrió uno de los peores desastres en una sola jornada, el 8 de junio, cuando la Fuerza Aérea argentina atacó un convoy que intentaba desembarcar soldados a unos 30 kilómetros de PUERTO ARGENTINO.

Habría sido alcanzada con varios impactos de bombas la fragata "PLYMOUTH"; quedaron encallados y fueron abandonados por sus hombres dos buques de desembarco y un tercero quedó fuera de combate. En Londres, el Ministerio de Defensa admitió rápidamente el ataque argentino, rompiendo un silencio de varias horas, poco des-



Las flechas indican el sentido del avance británico hacia PUERTO ARGENTINO y el lugar donde fueron repelidos por la I.M. argentina.

iés que el Presidente de Estados Unidos, RONALD EAGAN, visitara el Parlamento.

[illegible] a un buque hospital

Aviones ingleses dispararon misiles contra el buque [illegible]pital "BAHIA PARAISO" que estaba amarrado en [illegible]ERTO ARGENTINO, con heridos y una Comisión de [illegible] Internacional a bordo. La información ofi[illegible] del Estado Mayor Conjunto señaló que otro misil [illegible] daños en la vivienda de un malvinense.

[illegible] Pa[illegible] y asalto a Puerto Argentino

[illegible] ese entonces, Su Santidad PABLO VI se hallaba [illegible] en Buenos Aires y reunía dos millones de per-

Había (soldados) ingleses [illegible] [illegible] el nuestro.

sonal en una misa celebrada en los jardines de Palermo. Se imploró por la paz. En esos precisos instantes, 4.500 hombres del invasor inglés, muy bien equipados con armamento de alta tecnología, se lanzaron al asalto de PUERTO ARGENTINO, aprovechando la línea de cerros. Así lo informó el 12 de junio el comunicado del Estado Mayor Conjunto Nº 154.

(43)

Fueron estas las circunstancias más dramáticas y decisivas de esta guerra. PUERTO ARGENTINO se rindió. Las Fuerzas Armadas Argentinas lucharon en un plano desigual contra el agresor británico apoyado por la primera potencia del mundo. La batalla se perdió, pero el honor quedó a salvo. Surge como evidencia plena que cada uno de los hombres de la Armada ha sabido cumplir con su deber con total desprendimiento y patriotismo.

Nunca hubo un contraataque. Los ingleses avanzaron "caminando".

Capítulo IV

RESUMEN DE LAS OPERACIONES NAVALES

Acciones de la Flota de Mar

Luego de haber contribuido a las acciones que culminaron con la recuperación de las islas MALVINAS, entre los días 28 de marzo y 5 de abril, y completado su alistamiento, reaprovisionamiento y preparación para la acción, la Flota de Mar, a partir del 15 de abril, permaneció en el mar durante todo el período que abarcaron las operaciones en el Atlántico Sur.

Hasta el 1 de mayo, su despliegue en el área de operaciones constituyó una real amenaza para las unidades de la Fuerza de Tareas británica, como lo prueba sin lugar a dudas el ataque y hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", aún fuera de la zona de exclusión establecida por el propio enemigo.

A partir de entonces, la comprobación reiterada de la presencia en el área de varios submarinos nucleares, unida a la fehaciente reiterada comprobación de la disponibilidad, por parte del enemigo, de permanente y sistemática información satélite sobre la posición y movimientos de nuestras propias, obliga a replegar a la Flota de Mar a aguas de baja profundidad como única forma de disminuir a niveles aceptables, la fuerte amenaza submarina existente.

Hasta el final de las operaciones se ocuparon posiciones a lo largo del litoral atlántico, cumpliendo tareas de apoyo antisubmarino, vigilancia marítima, protección de puertos y las vías de acceso, apoyo a la defensa de objetivos vitales en la zona costera y tareas especiales de guerra electrónica. Unidades auxiliares de la Flota de Mar contribuyeron eficazmente en tareas de transporte y reabastecimiento y participaron, con muestras acabadas de abnegación, sacrificio y eficiencia, en misiones de salvamento y rescate de náufragos.

Asimismo, efectivos de la Agrupación de Buzos Tácticos y del Destacamento Naval de Playa tuvieron destacada intervención en acciones de combate durante las operaciones de defensa de PUERTO ARGENTINO.

Fuerzas Aeronavales en operaciones

La Aviación Naval actuó con dos grupos de aviones de ataque. El primero integrado con los Super Etendard, recién incorporados y sin haber completado su alistamiento operacional ni logístico al iniciarse las operaciones. Disponían de sólo cinco misiles con los que se obtuvieron cinco impactos en buques enemigos, de los cuales el "SHEFFIELD" y "ATLANTIC CONVEYOR" se hundieron. El segundo grupo de ataque, estaba integrado por ocho aviones A-4Q los cuales hundieron la fragata "ARDENT". En las operaciones se perdieron tres A-4Q.

Los aviones Macchi 33 actuaron en las islas como apoyo a la infantería y en ataques a los buques enemigos.

Los aviones de exploración de la Aviación Naval volaron un total de 2000 horas en más de 300 salidas; cumplieron esta tarea aviones Tracker (S-2) y Neptune (P-2).

Los aviones de transporte de la Aviación Naval, cumplieron prácticamente la totalidad del apoyo logístico de la Armada en las Malvinas.

Transportaron más de 1.100 toneladas de carga y más de 10.500 hombres en más de 100 salidas, muchas de ellas bajo la amenaza enemiga y con la pista de PUERTO

ARGENTINO en condiciones sumamente precarias para su operación. Se utilizaron aviones Electra (L 188) y Focker (F 28).

Los aviones de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento, cumplieron múltiples tareas de apoyo de las aeronaves que operaban en las islas y trasladaron desde y hacia ellas personas y distintos elementos de apoyo logístico. Los helicópteros navales evacuaron al personal cuyos aviones habían quedado inutilizados en la Estación Aeronaval Calderón de la isla Borbón, de la Bahía Elefante. También transportaron heridos, recogieron náufragos y cumplieron misiones antisubmarinas y de reconocimiento.

La intervención de la Infantería de Marina

El Batallón de Infantería de Marina Nº 5 (BIM 5), actuando bajo el Comando Superior Militar Malvinas, combatió en el centro del dispositivo de defensa. Su posición no pudo ser conquistada por el enemigo, continuó combatiendo después de la rendición del resto de las unidades y se replegó en cumplimiento de una orden expresa, destruyendo todo el material que no podía retraer.

El Batallón Antiaéreo cumplió satisfactoriamente su tarea, tanto en la zona del aeropuerto como en las proximidades de la población. También, cuando se ordenó el cese del fuego, destruyó ordenadamente su material.

La Compañía de Ingenieros Anfibios construyó obstáculos en las playas y delante de la posición, instaló campos minados, preparó voladuras y, en los últimos tramos del combate, luchó como una fracción de Infantería más.

La Compañía de Ametralladoras de 12,7 mm fue un elemento importante en la defensa local, atacando aviones y helicópteros enemigos. Fue la unidad que mayor porcentaje de bajas produjo al adversario.

La Batería de Artillería de Campaña, llegó al fin del combate con la totalidad de su material inutilizado por el uso continuo del armamento.

Su fuego tuvo marcada eficacia.

Las fracciones destacadas por el BIM 2 y el BIM 5 se integraron a otras unidades de la defensa, actuando con eficacia.

Los grupos de infantes de marina que se infiltraron detrás de las líneas enemigas, causaron daños sustanciales en su logística.

Actuación de la Prefectura Naval Argentina

Los guardacostas de la Prefectura Naval GC-82 "ISLAS MALVINAS" y el GC-83 "RIO IGUAZU", cumplieron su misión transportando material y equipo, haciendo de guía de los buques mayores entre las aguas minadas y realizando tareas de policía en el litoral malvinense. Ambas perdieron algunos de sus hombres en acción produciendo la caída de un Harrier enemigo.

Los aviones Skyvan también cumplieron ardua tarea y junto con los helicópteros Puma quedaron en las islas como testimonio de la hidalguía de esta porción de la Armada que es la Prefectura Naval.

Apoyo de los transportes navales

Marinos mercantes tripulando buques mercantes y civiles vinculados con la Armada y el mar, arriesgaron sus vidas y algunos las perdieron, cumpliendo importantes tareas de apoyo a las operaciones militares. Testimonio de ello son los transportes que quedaron en las Malvinas, el transporte "BUEN SUCESO", el "RIO CARCARAÑA" y el re

... YEHUIN" y el casco hundido del que fuera ... DE LOS ESTADOS", que yace en San Carlos ... pos de su dotación.

... *los talleres navales*

... pos de investigación y desarrollo y los talleres ... eron que suplir con ingenio la negativa de las ... tencias para facilitar medios y repuestos. En ... se pueden citar dos ejemplos: los aviones de ... miento recibidos durante el conflicto, carecían de ... contramedidas electrónicas, en los talleres ... Aeronaval Comandante Espora se los dotó de ... contramedidas electrónicas de diseño propio. ... Naval de Puerto Belgrano, se desarrolló ... sistema de armas para construir, también sobre ... puesto, un lanzador terrestre para misiles Exocet. ... trasladado a Puerto Argentino el día 10 ... lanzó con éxito el misil que hizo impacto en el ... "GLAMORGAN". Es de destacar especialmente ... nar y construir un sistema de esa clase, sobre ... corto tiempo, constituye un hecho absolutamente ... e indicador de una notable idoneidad técnica.

... *la logística*

... nuestras Unidades Navales, Aeronavales y de ... de Marina estuvieron operando, ya sea basa... en PUERTO ARGENTINO o proyectadas desde los ... apoyo del litoral marítimo, recibieron una corriente sostenida y suficiente de abastecimientos llevados, entre otros, por los buques y aviones de la Armada. Sus necesidades de alimentos, equipos especiales, ropa, armas y municiones se vieron siempre satisfechas.

El esfuerzo logístico ha sido pródigo y eficaz. Quienes intervinieron en esa tarea, ya fueran civiles o militares, han desarrollado un despliegue de actividad, de previsiones y de inventiva tales que obligan al reconocimiento más enfático.

Conclusión

Toda una tradición de expresividad austera no impide que la Armada esté viviendo una honda congoja por los muertos, por los heridos, por los mutilados y por el resultado adverso de la batalla. Si bien es cierto que la Armada reserva la calificación de héroes para aquellos que han muerto en el cumplimiento del deber, no ignora que el comportamiento global de sus hombre respecto de sus responsabilidades ha mostrado, en múltiples casos, valentía en grado eminente.

La Armada se encuentra ya corrigiendo todos los errores y fallas detectadas durante las operaciones y de esta derrota se obtendrán las enseñanzas necesarias para hacer del poder naval un instrumento más perfecto.

Porque para la Armada, como para el Ejército, como para la Fuerza Aérea, como para todos los argentinos, este conflicto sólo terminará cuando las islas MALVINAS y los archipiélagos australes vuelvan a integrar el patrimonio físico y espiritual de la Nación.

Anexo I

TITULOS QUE FUNDAMENTAN LA SOBERANIA ARGENTINA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

La República posee sobrados títulos para reclamar la soberanía sobre las Islas Malvinas, los cuales se basan en:

1. *Descubrimiento*: España puede demostrar que el descubrimiento de las islas fue hecho por la "INCOGNITA", nave integrante de la Armada del Obispo de Plasencia en 1540. No obstante, las islas, aunque en forma imprecisa, figuraban en cartas náuticas de los años 1522, 1527, 1536 y 1541 con los nombres de islas de San Antonio, Sansón, de los Patos o de los Leones.

2. *Herencia*: Basado en el principio del Uti Possidetis Juris ("Poseerás lo que poseías") hereda de la Madre Patria las posiciones que estaban en jurisdicción del Virreinato del Río de la Plata. Y las Islas Malvinas se estaban en 1810, con gobernador español.

Además los tratados entre Gran Bretaña y España de 1604, 1763, 1773 y 1790 ratificaron la prohibición a Gran Bretaña de fundar establecimientos en las posesiones de España. Se sabe también que Francia reconoció en 1765 los títulos españoles, por lo que entregó Puerto Luis y que los sucesivos tratados firmados con Gran Bretaña le prohibían asentamiento en las colonias hispánicas. El abandono por los británicos de Puerto Egmont en 1774, en cumplimiento o no de un pacto secreto, refuerzan los incuestionables derechos hispánicos sobre las islas, derechos que hetran frente a la Patogonia, a escasas distancia del continente, estando, por el contrario, a 13.000 kilómetros del territorio metropolitano de Gran Bretaña.

3. *Continuidad geográfica*: La Islas Malvinas se encuen-

4. *Continuidad geológica*: El archipiélago está ubicado dentro de la plataforma continental argentina y constituye un desprendimiento patagónico.

5. *Ocupación*: Ininterrumpida, desde 1766 hasta 1811, por España y con poca intermitencia, por Argentina, desde 1811 hasta la usurpación británica en 1833.

6. *Acción Administrativa*: Administración de las islas ininterrumpida, por gobernadores españoles y criollos, hasta 1811. Concesiones, licencias y actos administrativos posteriores, que culminan con el decreto del 10 de junio de 1829.

7. *Aspectos del derecho americano*:

a) Doctrina Monroe de 1823. En América no existen Terra Nullius (tierra de nadie) apropiable. Esta doctrina no ha sido aplicada por los Estados Unidos en el caso de las Malvinas.

b) Zona de Seguridad Americana establecida por el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR-1947). El archipiélago se encuentra dentro de dicha zona de seguridad.

LAS PRETENSIONES BRITANICAS

El Reino Unido pretende tener títulos para justificar la usurpación de las Islas Malvinas y se basa para ello en el descubrimiento y la ocupación. Con respecto al descubrimiento, sus fechas más tempranas se remontan a

1592, cuando ya está probado que los españoles las habían descubierto antes.

En cuanto a la ocupación de Puerto Egmont, nada mejor que recordar el alegato del Embajador argentino JOSE MARIA RUDA, en su intervención en la Asamblea General de las Naciones Unidas, en Nueva York, cuando el 9 de setiembre de 1964 expresó que la ocupación británica fue ilícita, por ser violatoria de los tratados vigentes; fue clandestina, esto es, tenida oculta hasta el momento que los españoles llegaron a comprobarla; fue [illegible] día, porque sobrevino después de la ocupación efectuada por los franceses quienes la entregaron a los españoles fue contestada, porque España le puso resistencia y, finalmente, una reserva explícita; fue parcial, porque se redujo a Puerto Egmont y mientras tanto España poseía Puerto Soledad y todo el archipiélago; fue brevísima, pues sólo duró ocho años y fue precaria, puesto que desde 1774, quedó abandonada.

Anexo I.

RESOLUCIONES APROBADAS EN EL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS REFERIDAS AL CONFLICTO DE LAS ISLAS MALVINAS

El Consejo de Seguridad recordando la declaración formulada por el Presidente del Consejo de Seguridad en la 2345ª sesión del Consejo de Seguridad, celebrada el 1º de abril de 1982, en la que se instaba a los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a que se abstuvieran del uso o la amenaza de la fuerza en la región de las Islas Malvinas (Falkland)

Profundamente preocupado por los informes acerca de una invasión por fuerzas armadas de la Argentina el 2 de abril de 1982, declarando que existe un quebrantamiento de la paz en la región de las Islas Malvinas (Falkland),

1. Exige la cesación inmediata de las hostilidades.
2. Exige la retirada inmediata de todas las fuerzas argentinas de las Islas Malvinas (Falkland).

Exhorta a los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido a que procuren hallar una solución diplomática a las diferencias y a que respeten plenamente los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas

Resolución 505

El Consejo de Seguridad, ratificando su resolución 502 (1982) del 3 de abril de 1982, advirtiendo con la más profunda preocupación que la situación en las Malvinas se ha deteriorado seriamente. En conocimiento de la declaración efectuada por el Secretario General al Consejo de Seguridad en su 236 reunión del 21 de mayo de 1982, así como de las declaraciones durante el debate de los representantes de la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Preocupado por lograr con la mayor urgencia un cese de las hostilades y el fin del actual conflicto entre las Fuerzas Armadas de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

1. Expresa su reconocimiento al Secretario General por los esfuerzos que ya ha realizado para lograr un acuerdo entre las partes, asegurar el cumplimiento de la resolución del Consejo de Seguridad 502 (1982) y de esa forma restablecer la paz en la región.
2. Solicita al Secretario General, sobre la base de la presente resolución, a emprender una renovada gestión de buenos oficios, teniendo en mente la resolución del Consejo de Seguridad 502 (1982) y el acercamiento al problema delineado en la declaración del Secretario del 21 de mayo de 1982.
3. Urge a las partes en conflicto a cooperar de manera total con el Secretario General en su misión, con vistas a terminar las actuales hostilidades en la zona de las islas.
4. Solicita al Secretario General que entre en inmediato contacto con las partes con fines de negociar términos mutuamente aceptables para un cese del fuego, incluyendo, de ser necesario, los arreglos para el envío de observadores de las Naciones Unidas para supervisar el cumplimiento de los términos del cese del fuego.

5. Solicita al Secretario General que ponga a consideración del Consejo un informe provisorio tan pronto como sea posible y en todo caso no más allá de siete días después de la adopción de esta resolución.

TEXTO DE LA RESOLUCION APROBADA POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ONU

La Asamblea General, tras haber examinado la cuestión de las Islas Malvinas, consciente de que el mantenimiento de situaciones coloniales es incompatible con la idea de paz universal de las Naciones Unidas, y recordando sus resoluciones 1514 (XV) del 1º de diciembre de 1960, 2065 (XV) del 6 de diciembre de 1965, 3160 (XXVIII) del 14 de diciembre de 1973 y 31/49 del 1º de diciembre de 1978.

Recordando también las resoluciones 502 (1982) y 505 (1982) del Consejo de Seguridad del 3 de abril y del 26 de mayo de 1982, respectivamente, y teniendo en cuenta la existencia de un cese de hecho de hostilidades en el Atlántico Sur y de la intención manifestada por las partes de considerar el interés de la población de las islas Malvinas, conforme a los dispuesto por la Asamblea General en sus resoluciones 2065 (XV) y 3160 (XXVIII).

Reafirmando también los principios de la Carta de la UN relativos al no recurso a la fuerza o a la amenaza de la fuerza en las relaciones internacionales y al arreglo pacífico de diferendos internacionales.

1. La Asamblea General insta a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte a que reanuden las negociaciones para encontrar en el más breve plazo una solución pacífica al conflicto de la soberanía en el asunto de las Malvinas.
2. Invita al Secretario General de la UN a que inicie una nueva misión de buenos oficios tomando como base la presente resolución para ayudar a las partes a satisfacer el pedido formulado en el párrafo 1º, tomando para ello las medidas apropiadas.
3. Ruega al Secretario General a que presente ante la Asamblea General, en su XXXVIII sesión un informe sobre los adelantos logrados en la aplicación de la presente resolución.
4. De forma.

nexo III

ESOLUCIONES APROBADAS POR A ORGANIZACION DE ESTADOS MERICANOS

La vigésima reunión de consulta de ministros de Relaciones Exteriores considerando:

los principios de solidaridad y cooperación interamericanos y la necesidad de encontrar solución pacífica a la situación que ponga en peligro la paz de América;

que se ha producido un peligroso enfrentamiento entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Argentina hoy agravado por los hechos ocurridos a partir de la presencia de la Armada Británica en el Atlántico Sur, en la región de seguridad a la que se refiere el artículo 4 del TIAR;

que el fin primordial del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca es el mantenimiento de la paz y de la seguridad del Continente, lo cual comporta, en el caso considerado, lograr la solución pacífica del conflicto;

que es urgente, para facilitar la solución pacífica del conflicto, que cesen las hostilidades por cuanto alteran la paz del Continente, lo cual comporta, en el caso surgido, lograr la solución pacífica del conflicto;

que es urgente, para facilitar la solución pacífica del conflicto, que cesen las hostilidades por cuanto alteran la paz del Continente y pueden alcanzar imprevisibles consecuencias;

que es principio invariable del sistema interamericano la preservación de la paz y el rechazo solidario por parte de los Estados Americanos a la intervención de fuerzas armadas extracontinentales o continentales contra la soberanía de las naciones del Hemisferio;

Que se deben tener en cuenta los derechos de soberanía de la República Argentina sobre las islas Malvinas, tal como están expresados en importantes resoluciones emanadas de distintos foros internacionales, entre ellas la declaración del Comité Jurídico Interamericano expresada el 16 de enero de 1976, que dice: "Que la República Argentina tiene inobjetable derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas";

Que se deben destacar los esfuerzos de paz que se realizan, con el consentimiento de las partes, y que la solidaridad interamericana contribuye a ese objetivo, y

VISTAS:

La resolución 502 (1982) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la cual debe ser cumplida en todos sus aspectos; la resolución 359, del 13 de abril de 1982, aprobada por el Consejo Permanente de la Organización de los Estados Americanos y la Declaración aprobada por unanimidad por los ministros de Relaciones Exteriores en la sesión de apertura de la Vigésima Reunión de Consulta (Doc. 14/82) y de conformidad con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

RESUELVE:

1) Urgir al Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a que cese de inmediato las hostilidades que realiza en la región de seguridad definida por el Artículo 4º del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y a que se abstenga, además, de cualquier acto que pueda afectar la paz y la seguridad interamericana.

2) Urgir al Gobierno de la República Argentina, para

que, asimismo, se abstenga de realizar cualquier acción que pueda agravar la situación.

3) Instar a dichos Gobiernos a que establezcan de inmediato una tregua que permita la reanudación y el normal desenvolvimiento de las gestiones conducentes a la solución pacífica del conflicto, teniendo en cuenta los derechos de soberanía de la República Argentina sobre las Islas Malvinas, así como los intereses de sus pobladores.

4) Expresar la disposición del Organo de Consulta de dar apoyo, por los medios que estime conveniente, a los nuevos esfuerzos que se adelanten orientados a la solución justa y pacífica del problema.

5) Tomar nota de las informaciones recibidas sobre las importantes gestiones del Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y expresar sus votos porque contribuyan efectivamente a la solución pacífica del conflicto.

6) Deplorar la adopción por los miembros de la Comunidad Económica Europea y otros Estados, de medidas coercitivas de carácter económico y político que perjudican al pueblo argentino y exhortarlos a que dichas medidas sean levantadas, señalando que constituyen un grave precedente por cuanto no están amparados en la Resolución 502 (1982) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y son incompatibles con las Cartas de la ONU, de la OEA y con el Acuerdo General de Tarifas y Comercio (GATT).

7) Encargar al Presidente de la Vigésima Reunión de Consulta para que proceda de inmediato a transmitir el llamado contenido en los puntos 1, 2 y 3 de esta Resolución, a los Gobiernos del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de la República Argentina; y expresarles, asimismo, en nombre de los Cancilleres de América, que confía plenamente en que este llamado será aceptado en bien de la paz de la Región y del Mundo.

8) Encomendar al Presidente de la Vigésima Reunión de Consulta que presente formal e inmediatamente esta resolución al Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para que la haga del conocimiento de los miembros del Consejo.

9) Mantener abierta la Vigésima Reunión de Consulta especialmente con el objeto de velar por el fiel cumplimiento de esta resolución y de tomar las medidas adicionales que estime necesarias para restablecer y preservar la paz y resolver por medios pacíficos el conflicto surgido.

CONVOCATORIA DE LOS PAISES SUSCRIPTOS DEL TIAR

Considerando:

Que el Gobierno de la República Argentina en su nota del 19 de abril, solicitó la convocatoria del órgano de consulta para considerar, de acuerdo con el artículo seis del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, las medidas que convenga tomar para el mantenimiento de la paz y la seguridad del continente.

Que el Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos ha escuchado la declaración efectuada por el representante permanente de la República Argentina, denunciando una grave situación que amenaza la paz y la seguridad del continente y que afecta la soberanía e integridad territorial de su país y exponiendo las me-

didas q[illegible] el Gobierno argentino ha adoptado en ejercicio del dere[illegible] de legítima defensa.

RESUL[illegible]E:

Conv[illegible]r al órgano de consulta de acuerdo con lo dispuesto [illegible] el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca [illegible]según lo previsto en el artículo 70 del Reglamento [illegible]este Consejo Permanente, con el fin de considerar l[illegible] grave situación en el Atlántico Sur.

Disp[illegible] que el órgano de consulta se reúna en la sede d[illegible] OEA el día 26 de abril de 1982.

Cons[illegible]rse y actuar provisionalmente como órgano de cons[illegible] de acuerdo con el artículo 12 del mencionado Tratado [illegible]teramericano de Asistencia Recíproca.

RESO[illegible]CION DEL ORGANO DE C[illegible]NSULTA DEL TRATADO INTE[illegible]AMERICANO DE ASISTENCIA RECI[illegible]ROCA

1) C[illegible]enar en la forma más enérgica el injustificado y despi[illegible]rcionado ataque armado consumado por el Reino Unid[illegible] así como su decisión, que afecta la seguridad de todo [illegible] continente americano de declarar arbitrariamente [illegible]a zona de hostilidades una extensa área que llega ha[illegible]a las doce millas de las costas americanas, lo cual re[illegible]ha agravado por la circunstancia de que no estaban [illegible]otadas, al producirse estos hechos, las posibilidad[illegible] negociación en busca de una solución pacífica del conf[illegible]to.

2) R[illegible]ar su más firme requerimiento al Reino Unido para que cese, de inmediato, las acciones bélicas que lleva a cabo contra la República Argentina y para que disponga el retiro sin demora de su flota de guerra a sus apostaderos habituales, así como de la totalidad de sus fuerzas armadas allí destacadas.

3) Declarar que la actitud del Reino Unido ha conducido a frustrar las negociaciones para una solución pacífica que llevaba a cabo el señor JAVIER PEREZ DE CUELLAR, Secretario General de las Naciones Unidas.

4) Expresar su convicción de que resulta indispensable lograr con la mayor urgencia una solución pacífica y honorable del conflicto, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y, en tal sentido, reconocer los loables esfuerzos de buenos oficios del señor PEREZ DE CUELLAR, Secretario General de las Naciones Unidas, y prestar todo su apoyo a la tarea que le ha encomendado el Consejo de Seguridad.

5) Instar al Gobierno de los Estados Unidos de América a que disponga el inmediato levantamiento de las medidas coercitivas aplicadas a la República Argentina y que se abstengan de prestar asistencia material al Reino Unido, en observancia del principio de solidaridad continental consagrado en el TIAR.

6) Instar a los miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE) y a los otros Estados que las hayan tomado, al inmediato levantamiento de las medidas coercitivas de carácter económico o político dictadas contra la República Argentina.

7) Solicitar a los Estados partes del TIAR que presten a la República Argentina el apoyo que cada cual juzgue apropiado para asistirla ante esta grave situación y que se abstengan de cualquier acto que pudiera perjudicar ese objetivo. Si fuera del caso, dicho apoyo podrá adoptarse con la coordinación adecuada.

8) Reafirmar los principios constitucionales básicos de la carta de la OEA y del TIAR, particularmente los que se refieren a la solución pacífica de controversias.

9) Renovar la disponibilidad del órgano de consulta para asistir a las partes en conflicto con su acción pacificadora, en cuanto pudiere coadyuvar con la misión encomendada por el Consejo de Seguridad al Secretario General de las Naciones Unidas, e instruir al Presidente de la reunión de consulta para que se mantenga en permanente contacto con el Secretario General de las Naciones Unidas.

10) Mantener abierta la Vigésima Reunión de Consulta con el objeto de velar por el fiel e inmediato cumplimiento de esta resolución y de tomar, de ser necesario, las medidas adicionales que se convengan para preservar la solidaridad y cooperación interamericana.

Anex[illegible] IV

MUE[illegible]TOS Y DESAPARECIDOS DE L[illegible] ARMADA, PREFECTURA NAVAL Y LA[illegible] MARINA MERCANTE EN L[illegible] ATLANTICO SUR

2 de [illegible]ril al 14 de junio de 1982

PERSO[illegible] SUPERIOR

Capitán[illegible] corbeta I.M. GIACHINO, Pedro Edgardo, del Batallón [illegible]infantería de Marina Nº 1.

Capitán[illegible] corbeta GOMEZ ROCA, Sergio Raúl, comandante del avi[illegible] Alférez Sobral".

Capitán[illegible] corbeta ZUBIZARRETA, Carlos María, de la Tercera Es[illegible]rilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Tenient[illegible] de fragata BENITEZ, Carlos Alberto, de la Primera Es[illegible]rilla Aeronaval de Ataque.

Tenient[illegible] de fragata MARQUEZ, Marcelo Gustavo, de la Tercera Es[illegible]rilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Tenient[illegible] de corbeta MIGUEL, Daniel Enrique, de la Primera Es[illegible]rilla Aeronaval de Ataque.

Guardi[illegible]arina AGUIRRE, Juan José del crucero "General Belgr[illegible]

Guardi[illegible]arina OLIVIER, Claudio, del aviso "Alférez Sobral".

Guardi[illegible]arina SEVILLA, Gerardo Esteban del crucero "General [illegible]lgrano".

Guardi[illegible]arina TORLASCHI, Emilio Carlos del crucero "General Bel[illegible]rano".

Capitán[illegible] de corbeta (R.E.) PANIGADI, Tulio Néstor, capitán del [illegible]que transporte "Isla de los Estados".

Tenient[illegible] de corbeta (RE) BOTTARO, José Estéban F., 1er. oficial [illegible] buque transporte "Isla de los Estados".

SUBOFI[illegible]ALES MAYORES

• Cruc[illegible] "General Belgrano"

Aeroná[illegible] BARRIOS, Ramón.

SUBOFI[illegible]ALES PRIMEROS

Los sub[illegible]ciales primeros fallecidos son:

• Subm[illegible]no "Santa Fe"

[illegible]aquín[illegible] ARTUZO, Félix.

• Crucero "General Belgrano"

Señalero GALLO, Luis.

SUBOFICIALES SEGUNDOS

El personal de suboficiales segundos fallecidos es el siguiente:

• Batallón de I.M. Nº 5

De I.M. JUAREZ, Víctor H.

• Crucero "General Belgrano"

Señalero ALVAREZ, César E.
Artillero ANDRADA, Manuel
De Mar BARRIONUEVO, Robustiano
Electricista CISNEROS, Omar S.
Artillero CORDOBA, Juan Carlos
Electricista DE ROSA, Rubén N.
Maquinista FAUR, José Dante
Maquinista FERREYRA, Gerardo R.
Maquinista FERNANDEZ, Manuel D.
Mecánico de Armas FLORES, Mario
Electricista FLEITAS, Matías
Maquinista GOMEZ, Edmundo A.
Artillero GOMEZ, Juan A.
Maquinista GONZALEZ, Ignacio
Artillero GONZALEZ, Juan C.
Artillero GONZALEZ, Mario L.
Panadero HEREDIA, José L.
Artillero LEZCANO, Arcelio
Aeronáutico LOBO, Roberto S.
Control Averías LOPEZ, Cristóbal
Radiotelegrafista LLANOS, Hugo A.
Artillero MAMANI, Justo E.
Armas Submarinas MEDINA, Carlos
Furriel NUÑEZ, Tomás Angel
De Mar OBREGON, Pablo
Artillero OJEDA, Antonio
Maquinista OLARIAGA, Nicolás
Artillero ORELLANA, José
De Mar ORTIZ, Pablo
Maquinista PAZ, Miguel R.
Maquinista PEREYRA, Ramón
Maquinista PEREYRA, Ramón G.
Furriel RIVAS, Abraham
Maquinista RODRIGUEZ, José H.
Camarero SUELDO, Atilio
Maquinista VELEZ, Jorge L.

CABOS PRINCIPALES

El personal de cabos principales fallecidos es el que se indica a continuación:

• **Buque transporte "Isla de los Estados"**

Radiotelegrafista TORRES, Rubén

• **Crucero "General Belgrano"**

Maquinista ACEVEDO, Ignacio
Radiotelegrafista ALANCAY, Mario
Maquinista ALVAREZ, Oscar
Radiotelegrafista ANDRADA, Norberto
Control Averías ARCE, Angel A.
Maquinista BAIUD, Jorge Carlos
Maquinista BALMACEDA, Argentino A.
Maquinista BARRIONUEVO, Juan E.
Artillero BENDINI, Juan D.
Maquinista BENITEZ, Pantaleón
Camarero BORDON, Antonio
Peluquero BORDON, Juan Carlos
Artillero BOUTRON, Rubén I.
Maquinista BRUCHOUD, Delis H.
Artillero CACEREZ, Francisco
Maquinista CACEREZ, Luis M.
Artillero CAMPOS, Bernardino
Furriel CORONEL, Abel E.
Maquinista CORREA, Héctor B.
Operaciones CASSANO, Julio
Maquinista CASTRO, Pedro
Radiotelegrafista ESCOBAR, Orlando
Maquinista FERNANDEZ, Francisco
Lavandero FUENTES, Julio
Maquinista GALEANO, José María
Electricista GALLARDO, Ricardo
Cocinero GARCIA, Francisco
Maquinista GOMEZ, Miguel A.
Radiotelegrafista GORORDO, Raúl O.
Cocinero GUERRERO, Marcelino
Mecánico de Armas GUIZZO, Norberto
Artillero LAZIAR, Antonio H.
Control Averías MIGUEL, Eduardo A.
De Mar MOLINA, Gerónimo
Mecánico de Armas MORETTO, Hugo J.
Armas Submarinas MOTTA, Alfredo O.
Camarero NAVARRO, Ibanor
Control Averías ORTIZ, Restituto
Maquinista OVIEDO, Augusto
Maquinista PEREYRA, Enrique O.
Electricista QUINTANA, Roque R.
De Mar TORRES, Ricardo
Control Averías VALDEZ, Carlos
Maquinista VANEGA, Carlos
Maquinista VENTACU, Martín R.
Artillero VERA, Darío E.
De Mar VILA, Carlos D.
Control Averías VILLORDO, Mario O.

CABOS PRIMEROS

El personal de cabos primeros fallecidos es el siguiente:

• **Buque transporte "Isla de los Estados"**

Enfermero CRUZ, Orlando.

• **Corbeta "Guerrico"**

De Mar GUANCA Patricio

• **Crucero "General Belgrano"**

Artillero CARDOZO, Julio
De Mar CICOTTI, Jorge E.
Operaciones CUEVAS, Carlos
Electricista ESCUDERO, Juan
Electricista GALLO, Felipe
Camarero GONZALEZ, Antonio
Maquinista GONZALEZ, Evaristo
Maquinista INTERLICHIA, Jorge A.
Artillero JIRA, Isaac Claudio
Señalero LACROIX, Julio Esteban
Mecánico de Armas LEGUIZAMO Raúl
Furriel LENCINA, Juan Carlos
Radiotelegrafista MEZA, Miguel Angel
Radiotelegrafista MORENO, Waldo E.
Electricista ORELLANO, José Alberto
Artillero PUCHETA, José Ernesto
Artillero RAMIREZ, José Luis
Electricista ROMERO, Daniel Alberto
Artillero ROMERO, José Alberto
De Mar SANABRIA, Saturnino
Furriel SENDROS, Jorge Alberto
Electricista TORRES, Pedro Angel
Furriel VENDRAMIN, Pedro A.
Furriel VIVIER, Néstor Edgardo

Suboficial AYUDANTE, César Alberto
Cocinero [illegible]NTE, Sergio

CABOS SEGUNDOS

Los cabos segundos fallecidos son los que se detallan a continuación:

• **Aviso "[illegible]ez Sobral"**

Comunicaciones (RT) DEL MONTE, Ernesto
Comunicaciones (RT) MEDINA, Sergio Rubén
Comunicaciones (SE) TONINA, Elbio Daniel

• **Buque [illegible]sporte "Isla de los Estados"**

Comunicaciones (RT) MESLER, Oscar José

• **Compañía de Ingenieros Anfibios**

De Infantería de Marina, SISTERNA, Jorge Luis

• **Crucero "General Belgrano"**

Furriel ARMADA, Hugo Dardo
Camarero [illegible]TARO, Miguel A.
Furriel [illegible]Z, Roberto A.
Electricista [illegible]EHRENDT, Eduardo G.
Maquinista [illegible]ENITEZ, Juan Rogelio
Comunicaciones (RT) BOLLO, Juan Carlos
Electricista [illegible]RIZUELA, Osvaldo Luis
Maquinista [illegible]STILLO, Osvaldo R.
Furriel CA[illegible]RO, Néstor Daniel
Control Av[illegible] CONDORI, Nieve Claudio
Maquinista [illegible]ORVALAN, Néstor Daniel
Electricista [illegible]BAILE, José Francisco
Operaciones [illegible]ORGAMBIDE, Fernando
Control Av[illegible] ESTUREL, Daniel
Electrónico [illegible]ERNANDEZ, Hugo Ramón
Electricista [illegible]FLORES, Luis Rolando
Furriel FI[illegible]ICE, Raúl
Electricista [illegible]REITES, César Julio
Electricista [illegible]REGOTE Osvaldo Luis
Electricista [illegible]ROLA, Mario Estéban
Electricista [illegible]UNEZ, Mario Alberto
Lavandero [illegible]ALVAN, Juan Rolando
Electricista [illegible]ARCIA, José Luis
De Mar G[illegible]CIA, Omar Luis
Lavandero [illegible]DOY, Rubén Oscar
Maquinista [illegible]OMEZ, Edgardo José
Armas Sub[illegible]rinas GOMEZ, José Luis
Maquinista GOMEZ, Juan José
Cocinero GONZALEZ, Alfredo A.
Electricista GOROSITO, Héctor Omar
Músico GOROSITO, Néstor César
Músico GOROSITO, Omar Hilario
Control Averías GREGORI, Juan Luis
Artillero GRIMOLDI, Claudio A.
Furriel INSAURRALDE DE Jesús
Artillero ISELI, Sergio Luis
Lavandero LOREIRO, Rubén A.
Electricista LUCERO, José Estéban
Electricista LUGO, Fernando E.
Cocinero MACIEL, Martín Omar
Artillero MAGLIOTI, Sergio D.
Enfermero MARTINEZ, Osvaldo F.
Electricista MELIAN, Anselmo N.
Músico MENDOZA, Julio Martín
Artillero MIRANDA, Gerardo N.
Cocinero MONZON, Julio César
Electricista MORANDO, Néstor A.
Camarero MORENO, Ramón Aldo
Cocinero MOYANO, Sergio Daniel
Músico PARDOU, Jorge Delfino
Operaciones PINTOS, Fabián
Electricista PERDOMO, Marcelo F
Maquinista QUILAHUEQUE, Isaías
Músico QUIPILDOR, R. Oscar
De Mar RAGNI, Héctor Osvaldo
Maquinista RAMIREZ, Ricardo
Músico RODRIGUEZ, Rubén
Artillero ROLLHEISER, Carlos E.
Camarero ROMERO, Francisco
Electricista ROMERO, Teodoro R.
Electricista RUIZ, Ricardo Horacio
Furriel SALAS CASTRO, Jorge L.
Comunicaciones (SE) SARMIENTO, Aníbal
Panadero SORIA, Roque Luis
De Mar SOSA, Jorge Osvaldo
Furriel SOSA, Miguel Angel
Electricista SOSA, Osvaldo F
De Mar TIBALDO, René Angel
Cocinero TELLO, Julio César
De Mar TORTOSA, Claudio Omar
Maquinista TULIS, José Alberto
Control Averías VARGAS GARCIA, Alejandro
Armas Submarinas VAZQUEZ, Julio Oscar
Maquinista VERGARA, Alejandro A.

240

Cocinero VERON, Armando Rosa
Maquinista VILLALBA, Oscar Antonio
Comunicaciones (RT) YACANTE, Jorge A.

MARINEROS PRIMEROS

El personal de marineros primeros fallecidos es el que se detalla a continuación:

• **Aviso "Alférez Sobral"**

Comunicaciones (SE) DUFRECHOU, Héctor A.

• **Base Islas Malvinas**

De Mar TURANO, Juan Ramón

• **Crucero "General Belgrano"**

Camarero AHUMADA, Julio César
Cocinero AMARILLA, Hipólito J.
Cocinero AZAR, Domingo Miguel
Camarero CUELLO, Julio César
Maquinista DE CIARA, Orlando
Camarero FATORI, Gabriel Gustavo
Camarero GIANOTTI, Angel Ricardo
Peluquero JUAREZ, Angel Ricardo
Peluquero LAMAS, Marco Antonio
Camarero MARAGLIANO, Saverio J.
Cocinero MENDEZ, José Alberto
Camarero MUÑOZ, Juan Carlos
Lavandero NIEVA, Víctor Antonio
Camarero PAREDEZ, Roque Antonio
De Mar PASIMATO, Jorge Oscar
Sastre PEÑA, Juan Efraín
Peluquero PEREZ, Roberto E.
Camarero REGUERA, Juan Carlos
Artillero RIOS, Héctor Rubén
Camarero RUIZ, Jorge Dennye
Lavandero SANCHEZ, Juan Simón
Camarero TASIUK, Miguel A.
Cocinero TOLEDO, Lorenzo G.
Cocinero VARGAS, Omar Osvaldo
Camarero VELAZQUEZ, Miguel M.
Cocinero VERON, Juan Alberto
Panadero VILCA CONDORI, Mario
Peluquero VILLEGAS, José A.

CONSCRIPTOS

Los conscriptos navales que fallecieron se dan a continuación por orden alfabético, dentro de la provincia correspondiente. El lugar de destino se detalla:

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

• **Aviso "Alférez Sobral"**

D'ERRICO, Roberto J.
MANSILLA, Oscar E.

• **Batallón Comando**

GIUSEPPE, Sergio
INCHAUSPE, Jorge R.
IÑIGUEZ, Godofredo Omar

• **Batallón de Infantería de Marina Nº 5**

LEYES, Roberto
RAMIREZ, Ricardo A.
ROBLEDO, Sergio A.

• **Base Naval Puerto Belgrano**

DIAZ, Antonio María
GALLIANO, Hugo Alberto
LENA, Juan Carlos
OCAMPO, Julián Héctor
ZOLORZANO, Ramón A.

• **Buque "Punta Alta"**

GRANADO, José Carlos

• **Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones**

MERAVIGLIA, Ricardo

• **Crucero "General Belgrano"**

ALMIRON, Walter Norberto
ALVAREZ, Rubén Horacio
CABALLERO, Héctor R.
CARDOZO, José Daniel
CATICHA, Rubén Darío
DIAZ, Luis Roberto
FAJARDO, Sixto Javier
FIGUEROA, Carlos I.
FRANCIZQUEZ, Néstor L.
GAGLIONONE, Marcelo C.
GALVARNE, Osvaldo A.
GAONA, José Antonio
GONZALEZ, Carlos Angel

GRANIC, C[illegible]
GRASSO, C[illegible] N.
HEREDIA, [illegible] Alberto
HORSCZARI[illegible] Pedro R. S.
IBAÑE[illegible] Alberto
JURIO [illegible]
LAPOR[illegible] Lorenzo
MARCHEGO, [illegible]rdo
MEDI[illegible] Alberto
MENDO[illegible] Eduardo
MENE[illegible] Jorge Lorenzo
MOLI[illegible] Ernesto
MORI[illegible] Rubén
NUÑE[illegible] Raul
PALI[illegible] Daniel
PERA[illegible] Luis
PINE[illegible]
RICA[illegible]IN, Mauricio
ROJA[illegible] Horacio
ROMA[illegible] Rubén
RUBIO[illegible] Omar
SEITU[illegible] Daniel
SILVA[illegible] Tomás
SIRI[illegible]
SORI[illegible] Angel
SOSA
SOTE[illegible]
TEVE[illegible] Omar
ZANG[illegible] Carlos

CAPITA[illegible] FEDERAL

• Bata[illegible] Infantería de Marina Nº 5

CERLI[illegible] Abel

• Cruc[illegible] "Gral Belgrano"

GAZA[illegible] Omar
GEMA[illegible] Leonardo
MACH[illegible] A.
MART[illegible]
PRAM[illegible] Edgardo R.
ROMI[illegible] Oscar
SOSA[illegible] Enrique
VASA[illegible] Omar
[illegible] Rolando

CORDOBA

ROMERO, Raúl Ricardo, Batallón Antiaéreo

CORRIENTES

FERREYRA, Diego, Batallón del I.M. Nº 5
MEZA, Ramón Antonio, Batallón Comando
PORTILLO, Rito Florencio, Batallón Antiaéreo

CHACO

DABALO, Juan Carlos, Batallón de I.M. 6
FALCON, Justo Silverio, Batallón Artillería de Campaña Nº 1
ILLIANES, Orlando A., "Gral Belgrano"
MONZON, Eleodoro, Batallón de I.M. Nº 6

CHUBUT

ALMONACID, Mario, Batallón de I.M. Nº 2

ENTRE RIOS

GIORGI, Humberto Omar, "Gral Belgrano"

JUJUY

Todos los conscriptos nacidos en Jujuy integraban la tripulación del crucero "General Belgrano".
ALEMAN, Humberto César
CHAILE, Omar Andrés
DIEZ GOMEZ, Héctor Hugo
FARFAN, Raúl Aristóbulo
LAGUNA, Teodoro
SAJAMA, Antenor
SANCHO, Roberto E.
TORRES, Jorge Rubén
UZQUEDA, Roberto A.
ZARZOSO, Fernando F.

LA PAMPA

Los conscriptos de la provincia de La Pampa que integraban la dotación del crucero "General Belgrano" son:
AMESGARAY, Alberto E.
GATICA, Hugo Ramón
LAGOS, Daniel Enrique

NEUQUEN

AGUILA, Jorge Néstor, Batallón de I.M. 5

RIO NEGRO

OLAVARRIA, Víctor Oscar, Compañía Ingenieros Anfibios

SALTA

• **Crucero "General Belgrano"**

FABIAN, Ramón Vicente
GUTIERREZ, Ramón
PAZ, Ricardo Armando
RAMOS, Hilario E.
ZABALA, Mario José
ZALAZAR, Ramón Elías

• **Centro de Instrucción y Adiestraciones en Operaciones**

MADRID, Omar Alfredo

SANTA FE

Los conscriptos de la provincia de Santa Fe pertenecían a las siguientes unidades:

• **Base Naval Puerto Belgrano**

PERALTA, Jorge Carlos

• **Batallón Comando**

ROLLA, Héctor Miguel

• **Batallón de I.M. Nº 2**

CASALI, Héctor Aníbal

• **Batallón de I.M. Nº 5**

CAVIGLIOLI, Hugo Daniel

• **Centro Instrucción y Adiestramiento en Operaciones**

COLOMBO, Oscar Aldo
MECCA, Adolfo Eduardo

• **Crucero "General Belgrano"**

CABALLERO, Roberto M.
DUKS, Jorge Carlos
GIARETTI, Claudio M.
GOMEZ, Alcides R.
LOBOS, Julio César
MASIN, Félix T.
MIRETTI, Gustavo O.
MONTEGROSSO, Oscar A.
MULLER, René Omar
PIEDRABUENA, Eduardo J.
REARTE, Ricardo A.
VERA, Omar Elvio
ZURBRIGGEN, Elis Luis

SANTIAGO DEL ESTERO

CORDOBA, Néstor David, "Gral Belgrano"
DIAZ, Vicente Antonio, Compañía de Ingenieros Anfibios
ORDOÑEZ, Ramón Edmundo, Cía. de Ingenieros Anfibios

TUCUMAN

ESCOBAR, René, "Gral. Belgrano"
GALVEZ, Francisco A., Centro Inst. y Adiest. en Operaciones
GONZALEZ, Miguel Antonio, C. de I. y A. en C. de A.E. Incendio

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Cabo Segundo, BENITEZ, Julio Omar del guardacostas "Río Iguazú"

PERSONAL CIVIL DE LA ARMADA ARGENTINA Y DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

• **Buque transporte "Isla de los Estados"**

Jefe de máquinas, AGUIRRE, Miguel
Primer maquinista, CUEVAS, Alejandro Omar
Segundo Oficial, POLITIS, Jorge Nicolás
Cabo de Mar, BOLLERO, Jorge Alfredo
Marinero CAYO, Antonio Máximo
Mecánico, HUDEPOHL, Enrique Joaquín
Contramaestre, IBAÑEZ, Benito Horacio
Marinero, LIMA, Antonio Manuel
Primer cocinero, LUZARDO, Rafael
Primer electricista, MENDIETA, Pedro A.

Primer Cabo MIN, Omar Héctor
Marinero OLIVEIRA, Manuel
Muy Idóneo SANDOVAL, Néstor Omar

• Crucero "General Belgrano"

Enfermero Naval, AVILA, Heriberto
Enfermero Naval, AVILA, Leopoldo M.

• Pesquero "Narwal"

Contramaestre RUBIO, Omar Alberto

DESAPARECIDOS

El personal de la Armada Argentina que se considera desaparecido es el siguiente:

• Suboficiales

Suboficial Ayudante de I.M. CASTILLO, Julio S., del Batallón de I.M. Nº 5

• Conscriptos

Los conscriptos pertenecientes al Batallón Comando de la Brigada de Infantería de Marina Nº 1:

AGUIRRE, Félix E., del Chaco
FERNANDEZ, Luis Roberto, del Chaco
GALARZA, José Luis, de Buenos Aires
GONZALEZ, Juan Carlos, de Buenos Aires
MACIEL, Jorge Alfredo, de Buenos Aires
PATRONE, Aldo Osmar, de Santa Fe
RAVA, Juan Francisco, de Buenos Aires
SCAGLONE, Claudio N., de Buenos Aires

• Prefectura Naval Argentina

El personal de la Prefectura Naval Argentina que se considera desaparecido es el siguiente:
Marinero LOPEZ, Jorge Eduardo, del buque transporte "Isla de los Estados"

CONSIDERACIONES SOBRE DOCUMENTO TITULADO " PASADO, PRESENTE Y FUTURO IRRENUNCIABLES, 2 DE ABRIL DE 1982" EMITIDO POR LA ARMADA ARGENTINA.

Pág 3 - 2do Párrafo, 2do y 3er renglón:	Este tipo de documento no debe basarse sobre publicaciones de diarios y revistas durante la batalla, sinó debería serlo sobre documentos oficiales. Es decir, que desde su comienzo se basa en informaciones en su mayoría no comprobada,es equivocado, alterada y aveces tendenciosa. Así por ejemplo, en una oportunidad llegó a MLV un ejemplar del diario Popular en donde se mostraba en una gran fotografía un helicoptero perteneciente a la Armada y en la leyenda correspondiente se expresaba que estaba asentado en MLV, pudiendo comprobarse por personal de Fuerza Aérea que estaba allí, que la información no era cierta.
Pág 5 - 3er Párrafo, 3er y 4to renglón	Deberá aclararse hasta que fecha se pusieron al máximo los medios al servicio de la reivindicación, puesto que al acercarse la Flota Inglesa (Abril 82) y hasta que finalizaron las hostilidades la Flota Argentina estuvo ausente y fuera de las 200 Millas determinada como zona de exclusión por Inglaterra.
Pág 7 Subtítulo "El Episodio de las Georgias":	Según declaraciones del Personal de la empresa Georgias del Sur S.A. y su representante señor DAVIDOFF ante la "Comisión MLV", cuando arribarón al lugar ya se encontraba instalada una bandera Argentina (aparentemente izada por Infantes de Marina vestidos de civil).
Pág 9 Subtítulo "La decisión" 2do Párrafo:	Si bien la responsabilidad de reconquistar y asegurar Puerto Argentino era de la Armada, en esa tarea intervinieron las otras FF AA (R 125, GOE,etc), bajo control operacional de la Armada.
Pág. 11 Subtítulo "El Asalto Anfibio",1er Párr:	Se omite mencionar las Unidades de otras FFAA que participaron (R 125,GOE, etc.).
Pág 12 Subtítulo "El Asalto Anfibio" 3er Párr:	El Aeropuerto fue ocupado por R 125 y por el GOE. Posteriormente el R 125 colaboró en el cercamiento de la casa del Gobernador y otras acciones.
Pág 12 Subtitulo "El Asalto Anfibio" 4to Párr:	Los obstáculos fueron despejados por el GOE y los primeros aviones que aterrizan son de Fuerza Aérea, como estaba previsto (C-130, los aviones navales no)
Pág 12 Subtítulo "La Muerte del Capitán GIACHINO". :	Ante la muerte del Capitán GIACHINO y la orden dada de garantizar la seguridad de los Ingleses e Isleños, vale la pena hacerse la siguiente pregunta: ¿Vale más la sangre del enemigo que la propia?.

Pág 13 Subtítulo "Nuevos Organismos Navales".	En el Aeropuerto se encontraba instalada Fuerza Aérea - posteriormente, llegaron aviones tracker que permanecieron estacionados, perturbando a la operación aérea. Se agrega a continuación en forma textual lo expresado por el Organo Operaciones del componente aéreo MLV, en el informe final, párrafo 67 inciso 1 ro: "Tanto por política de ARA, como por lapersonalidad del Comandante Naval en MLV, procuraron crear una imagen de presencia naval relevante. Esta situación fue mas evidente en: 1 ro Base Aérea MLV, donde antes de la iniciación de las operaciones se empeñaron en tener aviones estacionados en plataforma con el evidente propósito ulterior de discutir a la FA la titularidad del Aeródromo. La evacuación de los aviones tracker antes de la iniciación de las operaciones y el práctico abandono del material macchi en la pista, hace pensar que finalmente abandonaron ese objetivo". Además, en el párrafo 21 inciso 4to del mismo informe se menciona uno de los muchos inconvenientes que crearon fricciones un F-28 de Armada no respetó el plan de transporte previsto y planificado y se negó a ir a la alternativa.
Pág 16 Subtítulo "Se reúne el Consejo de Seguridad"5to renglón:	Existe mucha imprecisión y la Armada debiera contestar a las siguientes preguntas: ¿Cuántas veces detectaron submarinos? ¿Con que medios, elementos o unidades de la flota? ¿En que posiciones fueron detectados? ¿Que medidas tomaron? ya que la única información concreta sobre submarinos fue suministrada por FA a través de su E. y R, detectando 2 Submarinos en superficie uno de los cuales era propio.
Pág 17 Subtítulo"Muertos en Georgias" 3er Parr.	Se omite mencionar F. Aérea, instalada con un Comando Aéreo, una BAM MLV y otra en creación (BAM Condor).
Pág 17 Subtítulo "Posiciones iniciales de paises amigos", 3er renglón:	Es un error hablar de "Colonialismo" por parte de Inglaterra porque se trata de una "usurpación" por la fuerza.
Pág 17 Subtítulo "Despliegue Operativo" 1er parr:	Se omiten a las otras FF.AA., máxime teniendo en cuenta que el medio más significativo pertenecía a Ejército y también a F. Aérea.

Pág. 17, Subtítulo "Despliegue Operativo" 2do Párrafo:	La presencia de submarinos que se menciona aún no ocurría en las fechas asentadas: considerando que un submarino pudiera navegar a 30 Nudos en forma sostenida (1000 Km. por día); partiendo el 3 de Abril, para recorrer una distancia de 10.000 Km, necesitaría por lo menos 10 días. La distancia desde la Isla Ascención son 13.000 Km. Además el bloqueo marítimo fue impuesto el 12 de Abril.
Pág. 18, Subtítulo " Flota Británica localizada 2do Pa:	De acuerdo a la descripción utilizada, el párrafo da la impresión que la E y R la hizo Armada y que también participó F.A. y en realidad F.A. fue el eje de la E y R desde el comienzo, creando el grupo de E y R a cargo del Comodoro FERRI, con dependencia del CAE y posteriormente de la FAS. Asimismo fue sugerencia de F.A. llevar Oficiales de Armada, como expertos y asi poder identificar los buques ingleses.
Pág. 18, Subtítulo "Flota Británica localizada"3er Pa:	Al noroeste de Malvinas estaba desplegado el R I7 a cargo del Teniente Coronel Giménez. Allí se ubicó un ECA de F.A.
Pág. 19, Subtítulo"Maniobra Táctica" 2do Párrafo:	Se desconoce si fue orden del Comité Militar o de la Armada.
Pág. 23 Cap. II Título "Las Acciones Principales del 1°de mayo" 1er Párrafo	No puede ser más importante la llegada de dos buques que las propias acciones bélicas ocurridas ese día y cuyo protagonista principal fue la F.Aérea con sus ataques y que en el comentario se ignoran.
Pág. 23, Título "Las Acciones Principales del 1°de Mayo" 2do y 3er párrafo	No hubo ningún Informe Inglés al respecto en esas fechas. ~~Al respecto~~ el único comentario conocido es el formulado por el Departamento de Marina de los EEUU en un estudio sobre la guerra titulado "Lecciones sobre Falklands" de febrero del 83, en donde se menciona páginas 61 y 63 que el "San Luis" hizo patrullas durante 36 días aproximadamente y se lo localizó en el área principal de la Task Force por varios días. Asimismo, que al no estar operacional su panel control de Fuego de torpedo, los que fueron lanzados funcionaron incorrectamente. Se desconoce el origen de la información obtenida por el Departamento Marina.

Pág. 23 Título "Las Acciones Principales del 1° de Mayo" 4to párrafo:

1°) La Flota de Mar si estuvo al norte y sur de MLV, estuvo muy alejada y no se precisa a que distancia. Además nadie tenía conocimiento en MLV y en el continente de esta situación, es la primera noticia que se tiene. Además, de haber estado previsto un ataque debía haber estado planificado en forma conjunta.

2°) Se ~~tiene~~ expresa que no atacó por las adversas condiciones meteorológicas, lo que no es cierto ya que la Fuerza Aérea operó sin restricciones (27 misiones de ataque)

3°) ¿Cómo se hizo evidente el uso de información de satélite por parte del enemigo?

Pág. 23 Subtítulo "2 de Mayo jornada de Luto" ; 1er Párrafo

Se considera que la tarea de cerrar el acceso desde el Pacífico para un sólo Buque es demasiado amplia y poco factible de cumplir, pero se omite mencionar que el Belgrano estaba acompañado por otros dos Buques que luego del ataque huyeron en lugar de rescatar sobrevivientes, tal como lo expresó el Capitán del submarino Concqueror, Cap. de Fragata CRIS WREDFORD-BROWN, en una declaración realizada en Inglaterra, reproducida por un diario Inglés del día 5 de Julio de 1982 y leída por personal de Fuerza Aérea que se encontraba prisionero en el Buque S.Edmond, agregando que era la primera vez en la Historia Naval que esto ocurría.

Pág. 24 Subtítulo "Como lo Atacaron" 1er párrafo:

Si el Belgrano no era una amenaza ni para el submarino ni para el resto de la flota británica, cabe preguntarse entonces ¿Qué hacía?, ¿Para qué lo mandaron? y ¿Porqué no era una amenaza?.

Pág. 24 Subtítulo "Como lo atacaron" 3er párrafo :

Es ingenuo creer que en una guerra el enemigo va a avisar cuando atacará y si se piensa eso, es una demostración de falta de profesionalismo o bien, que tenían algún motivo para pensar que no los iba a atacar.

Pág. 24 Subtítulo _Como lo atacaron" 3er Párrafo: 5to renglón

¿Cómo es posible que el personal estuviera en el comedor? ¿No estaban en alarma? ¿Cada uno en su Puesto de Combate? o ¿el submarino no había sido detectado?, pero se debe tener en cuenta que el submarino de propulsión nuclear es mas detectable que uno convencional, por ser más ruidoso, segun propias expresiones de personal de la Armada.

Pág. 26 Subtítulo "Victoria Aeronaval en el Mar 2do párrafo:

1°) Nunca se supo que un avión Neptune había guiado a los aviones SUE - El único Neptune que voló el día 04 de Mayo, desde GRA, despegó a 05:07 horas Local y el ataque fue realizado entre las 10:45 y 11:00 horas ya que los SUE despegaron desde GRA a las 09:44 horas.

2°) Se omite mencionar que la posición del PAL Enemigo fue brindada por el componente Aéreo en MLV (Personal de Operaciones). y CIC , que llevaba el registro, control y estudio del enemigo.

3°) La única confirmación por parte de Inglaterra fue del SHEEFFIEL y por la parte Argentina solo una suposición respecto al 2do exsocet, que a la fecha aún no ha podido ser confirmada.

Pág 29 Subtítulo "Repliegue Táctico" :

1°) Relacionado con lo expresado en párrafos anteriores, no se sabía donde estaba la flota, ni aún el componente Naval en MLV, cuyos integrantes se preguntaban con frecuencia ¿Donde está la flota? ¿Porque no vienen? etc.

2°) Se menciona "Poder Nuclear" dando la impresión de tratarse de armas nucleares, siendo en realidad, que en lo único que utiliza la energía nuclear, es el submarino para su propulsión.

3°) Se omiter precisiones de fechas y lugares respecto a la ubicación de la propia flota.

Pág 30 Subtítulo "En Plena Acción" 1er y 2do Parrafo:

1°) Evidentemente el repliegue del 25 de Mayo fue "muy rápido" ya que debió navegar por lo menos 20 nudos durante 20 horas para encontrarse de un día para el otro del (4 al 5 de Mayo) a una distancia de 400 millas de donde estaba.

2°) La posición 44°33' S - 64°16' W es la primera y única precisión que se hace en todo el folleto.

ig 30 Subtítulo "En Plena Acción" 3er Párrafo:

La responsabilidad de la búsqueda y salvamento es de Fuerza Aérea y se elevó oportunamente las discrepancias con el plan de COATLANSUR; se omite además mencionar a Fuerza Aérea.

30 Subtítulo "Los Buques Hospitales"

1°) No se tiene conocimiento que estos buques hayan rescatado a nadie (sólo al Belgrano) .

2°) Se realizaron las evacuaciones de prisioneros y heridos Argentinos que eran liberados por los Ingleses, luego de una minuciosa inspección que se realizaba al buque y la pertinente autorización con las instrucciones precisas que debían seguir, ya que los Ingleses controlaban totalmente la situación Marítima.

3°) En su gran mayoría las evacuaciones fueron realizadas luego del 14 de Junio, osea luego de la rendición de Puerto Argentino .

Pág 30 Subtítulo "Hunden un Pesquero Argentino"	1°) Según manifestaciones de Oficiales del componente Naval en MLV en estos barcos (pesqueros) iban oficiales de la Armada. 2°) Coincidentemente en la Publicación del Departamento de Marina de los EEUU, "Lecciones sobre las Falklands" se asevera lo mismo que era utilizado para hacer Inteligencia. (Pág 18 - 09 Mayo).
Pág 29 Subtítulo "Ataque Nocturno a la Isla de los Estados"	Se presumía que estos ataques iban a ocurrir ya que no contaron nunca con defensa o escolta de parte de Armada. Pese a ello, se seguía ordenando sus desplazamientos sin tomar medidas de Seguridad (fueron atacados posteriormente el "Río Carcaraña", "Bahía Buen Suceso", etc).
Pág 31 Subtítulo "Intensifican los Ataques" 2do Párrafo.	Se omite lo fundamental: los aviones fueron destruídos por Comandos Ingleses que desembarcaron y atacaron ante la nula resistencia encontrada y luego de reducir al único puesto de guardia existente.
Pág 32 Subtítulo "Más éxitos de la Aviación Naval"	1°) Los aviones en MLV habían sido prácticamente abandonados y nunca fueron dispersados, pese a la insistencia de Fuerza Aérea. 2°) Según expresión del piloto del Macchi (Ten CRIPPA), apenas regresó de la misión: "No sabía a qué ni a dónde había tirado ni el resultado de su lanzamiento, puesto que se encontró sorpresivamente, luego de pasar una colina, con los buques Ingleses y efectuó el disparo desde la posición en que se encontraba y luego "Salío" inmediatamente - (Testigos personal de Operaciones de la BAM MLV y del E.M.). Además salió con la misión de batir un helicóptero y no [illegible]
Cap. III-Título Ofensiva Inglesa en Tierra 1er Párrafo Subt. Desembarco Británico	Al utilizar el término"detectados" se quiere dar la impresión que fue realizado por medio de la E y R, pero en realidad la primera noticia del desembarco fue dada por el Teniente Primero ESTEBAN, del Ejército Argentino, quién "avistó" a los buques.
Pág. 33 Subtítulo Desembarco Británico 4to párrafo	No puede una sola escuadrilla (de A 4Q) someter a toda una Flota a un duro bombardeo ya que fue la única escuadrilla, de las dos que salieron, que llegó al blanco el día 21 de Mayo.
Pág. 33 Subtítulo Desembarco Británico 5to Párrafo	Armada en MLV había descartado por completo el desembarco en San Carlos, aduciendo que es un lugar muy estrecho y poco profundo, que no permitía el desplazamiento de los buques.
Pág. 33 Subtítulo Ataque Demoledor	1°) Se reitera lo expresado anteriormente, sólo una Escuadrilla de A 4Q llegó a San Carlos el 21 de Mayo de 1982. (La Segunda [illegible] 2°) Según filmación existente de MV, la Fragata Ardent fue hundida por Fuerza Aérea, sólo existe la duda si fue la Escuadrilla "Laucha" o "Cueca y Libra" que atacaron juntas. 3°) El primer grupo de A 4Q no llegó al blanco

g. 33 Subtítulo Ataque Demoledor 3er Párrafo 6to Renglón	La tarea fue finalizada por personal de la Fuerza Aérea y Ejército (un Primer Teniente de Inteligencia de la BAM CONDOR y un Oficial de Ejército), quienes se introdujeron dentro de los restos del Guardacostas 83, bajo agua helada, para rescatar las piezas de artillería, ya que todo había sido abandonado por Armada (1er Ten Basilio, Alf. Favre, Subteniente [illegible])
Pág. 35 Subtítulo Ataques de la Aviación Naval	1°) Este es el 2do y único ataque del total de 12 Salidas que realizaron los A 4 Q durante toda la campaña, que llegaron al blanco. Los otros 10 no llegaron a encontrar los blancos. 2°) La Fragata Antilope fue atacada y hundida por la Escuadrilla Mula, misión N°1189, el día 21 de mayo de 1982.
35 Subtítulo Ataques de la Aviación Naval 2do Párrafo	1°) Se menciona a Fuerza Aérea en forma secundaria, siendo que llevó el peso de la acción. Ese día llegaron a atacar 15 Misiones de F.A. contra una sóla de Armada. 2°) El desembarco se había iniciado el 21 de Mayo y en esa fecha (23 de mayo) los ingleses ya se habían desplazado y estaban al Norte de Darwin.
6 Subtítulo Fragata Inglesa Hundida	El Ministro NOTT nunca destacó la acción del Macchi como se pretende hacer creer, al intercalar ese comentario dentro del contenido de la declaración del Ministro.
o Subtítulo Oleadas de Ataques Argentinos	Las oleadas no existieron, solo en forma escalonada durante toda la campaña, 12 en total de A 4Q, sólo dos llegaron al blanco y uno de Macchi.
Subtítulo Nuevas Acciones de la Aviación Argentina	No se aclara que fueron 2 SUE y 4 A 4C y que la misión fue propuesta desde mucho tiempo atrás por F.A. Además se supo del impacto del Exocet por los aviones A 4C que llegaron hasta el blanco.
Subtítulo Desastre Naval Británico	Es una nueva mención muy tibia del 8 de junio siendo que los propios ingleses dicen que fue uno de los peores desastres sufridos en la guerra. No se menciona al Sir Galahad y Sir Tristan y se pone en duda el hundimiento de la Plymouth, cuando fue aceptado por el enemigo.
Misa en Palermo Asalto P. Argentino	1°) Los Soldados Ingleses usaban Fusil FAL como los propios y había Soldados de 19 años de edad. 2°) Es de destacar que desde tierra y mar, nunca hubo un contraataque. 3°) Existe una evidencia plena que no todos los hombres han sabido cumplir con su deber.

41 Cap. IV, Resumen de las Operaciones Navales 1er Párrafo	Se debe agregar que la Flota de Mar nunca entró en acción y precisar en qué lugar permaneció en el mar.
41 Cap. IV Resumen de las Operaciones Navales 3er Párrafo	¿De qué forma comprobaron la disponibilidad del uso de los satélites?. Además las Fuerzas propias también contaron periódicamente con información similar. Lo único que se estima comprobaron es que la guerra era en serio y que fue inesperado.
11 Cap. IV, Resumen de las Operaciones Navales 4to Párrafo	Se considera que tener una flota de mar, con un portaaviones y Fragatas misilísticas para cumplir sólo tareas de búsqueda antisubmarina, vigilancia, protección a Puertos y apoyo a la defensa costera, es un gasto injustificado para el país. Debe entonces preguntarse ¿Con qué elementos cuenta el país para ejercer su Soberanía Marítima? ¿Quién tiene esa responsabilidad?, puesto que el país tuvo una guerra y nadie la ejerció, ¿Con qué elementos se hará interdicción marítima y se atacará a un enemigo estratégica y tácticamente? y ¿Quienes lo harán?. Y la guerra Electrónica: es usada escencialmente en el campo táctico. ¿Cómo puede ser utilizada a semejante distancia de la zona de Combate?
Cap. IV, Resumen de las Operaciones Navales 5to Párrafo	No se tiene conocimiento de la intervención de los Buzos Tácticos en acciones de Combate durante las operaciones de Defensa de Puerto Argentino. Sin embargo, en oportunidad de engancharse las anclas de dos Mercantes Argentinos, estos fueron separados por personal de F.Aérea (GOE) ya que los Buzos Tácticos no intervinieron.
Subtítulo Fuerzas Aeronavales en Operaciones 1er a 3er Párrafo	Como resumen de las Operaciones reales llevadas a cabo por Aviación Naval se expresa lo siguiente: 1°) SUE: Vuelos de ataque = 5 (4 May-Sheffield-25 May Atlantic Covenyor-30 May Invencible) Llegaron al blanco: 3 Vuelos Locales en GRA=18 2°) A 4Q: Vuelos de Ataque=12 Llegaron al Blanco= 2 (21 y 23 mayo) Vuenos locales= 8 3°) MACCHI 33 (desde MLV): Vuelos de ataque= 2 Vuelos E y R= 1 MACCHI 33 (en GRA) : Vuelos traslado = 28 Vuelos Locales= 15

Pág. 41. Idem 4to y 6to párrafo

1°) Vuelos de E y R desde GRA: Con Neptune : 29 . Con Tracker: 21 (la mayoría trasladándose entre CRV-GRA-GAL-USU).

2°) Vuelos de transporte, desde GRA: Con L-188 Y F-28 : 59 (45 antes del 1°Mayo y solo con F-28). ¿Como hicieron para transportar 10.500 hombres y 1.100 ton. de carga en sólo 59 vuelos?

3°) Vuelos de Búsqueda desde GRA: La mayoría en L188: 9 (desde el 3 May al 11 May).

4°) Vuelos de B-200, desde GRA, de traslados : 73 (desde 17 abr hasta 14 Jun)

Vuelos de B-200, desde GRA, Locales: 29 (de los cuales 12 de retransmisión).

5°) Vuelos de B-80, desde GRA: 47 (prácticamente todos de traslados entre GAL-USU-GRA).

6°) Vuelos de Prefectura, desde GRA: 68 (La mayoría de traslados, con material SKYVAN y helicópteros Puma).

ig. 42. Idem 4to, 6to y 7mo párrafo

1°) El único helicóptero de Armada que operó en las Islas, pertenecia a Prefectura(Puma), con algunos impactos de esquirlas en la cola quedó F/S y nunca hubo preocupación por ponerlo en servicio.

ig. 42. La intervención de la Infantería de Marina 1°párrafo: No es cierto que continuó combatiendo después de la rendición del resto, solo es cierto que fue el último en replegar ante la orden impartida de hacerlo.

" " " " " "2do párrafo: 1°) En el Aeropuerto estaba la AAe de F.Aérea

2°) El Batallón antiaéreo estaba ubicado con el BIM 5.

" " " " " "4to párrafo: 1°) La experiencia MLV ha demostrado que las 12,7 son las menos efectivas y eficientes.

2°) Próximo a MLV(Puerto Argentino) no se derribó ningún helicóptero.

3°) Las armas más efectivas fueron las 35 mmm y Roland pertenecientes a Ejército y F. Aérea, que produjeron el mayor porcentaje de derribos.

Pág. 42 La intervención de la Infantería de Marina 7mo Pa. Es la primera noticia de la presencia en MLV del BIM 3- El Bim 2 estaba en Ba.Elefante cuando se sufrióel ataque y destrucción de todos los aviones.

" " " " " " " 8°Parra- Los infantes infiltrados no causaron ningún daño; su/s misión/es fueron de observación solamente y en una de ellas o la única , quedó prisionero al regresar el Ten de Navío Camileti ya que por la intensa niebla reinante desembocó exactamente en una carpa inglesa.

Pág. 42. Subtítulo Aporte de los Talleres Navales: Habría que agregar :

1°) Que esta idea, surgió de personal de F.Aérea (Operaciones del componente Aéreo), que a lo mejor fue coincidente y simultánea con la de ellos, pero no deja de ser una casualidad

2°) El misil fue apuntado y corregida su puntería por el radar de F.A. (My. Silva dió el "YA" para su lanzamiento).

Pág. 42. Subtít. Méritos de la Logística Es necesario aclarar que las únicas Unidades Navales en Puerto Argentino eran buques mercantes y 2 de Prefectura y que los aviones de Armada llevaban muy poca carga ademas de la reducción de sus vuelos.

Pág. 43.Méritos de la Logística, 2do Párrafo

1°) El esfuerzo logístico no fue ni pródigo ni eficaz. Se perdieron 6 vehículos de F.A. y combustible por no ser descargados a tiempo.

2°) Se utilizó como excusa que por calado no podían entrar en la Bahía de P.Argentino, sin embargo, posteriormente Inglaterra ingresó todos sus buques a la misma (lógísticos y fragatas).

3°) Se utilizó por mucho tiempo un buque estacionado en el Puerto como casino y alojamiento, debiendo hacerse trasbordo de las cargas desde los buques estacionados fuera de la Bahía a otros más pequeños, por encontrarse ocupado el muelle, lo que provocó lo expresado en el inc. 1°), además de otros inconvenientes.

C58/1P

C58/1P DV

LECCIONES E IMPLICANCIAS DEL CONFLICTO POR LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

El conflicto de las Islas Malvinas fue la primera guerra verdaderamente naval desde el conflicto en el Pacífico en la 2da. Guerra Mundial.

Al tratar de relacionar las lecciones - y hay muchas para aprender del conflicto por las Islas Malvinas - con un conflicto potencial con la Unión Soviética, necesitamos primero considerar la guerra en términos absolutos y luego considerarla a la luz de las capacidades de la Unión Soviética.

La lección esencial de las Malvinas es la confirmación de que hubiésemos estado bien preparados para un hecho similar.

La armada de los Estados Unidos es apropiada para acciones de largo alcance de este tipo en cualquier lugar del globo.

La mayor parte de lo que ocurrió confirma los supuestos adoptados en nuestro programa de expansión naval.

Nuestros esfuerzos se basan en casi 40 años de experiencia en operaciones navales, posteriores a la 2da. Guerra Mundial, durante la paz o en hostilidades, con operaciones amplias y sostenidas en Europa, Asia y en el Océano Indico, a menudo bajo tensas condiciones regionales y en estrecha proximidad de las fuerzas de operaciones soviéticas.

Los hechos ocurridos diariamente en el conflicto de las Malvinas están siendo estudiados con gran detalle por sus lecciones en muchas áreas importantes. El Almirante SMALL, el General KELLY y yo trataremos los más relevantes incluyendo los tres acerca de los cuales el Comité ha expresado preocupación especial.

///.

PERSONAL

Como en casi todas batallas recogidas en la historia documentada, la actuación, el entrenamiento y la moral del personal involucrado fueron los determinantes mas importantes del resultado. Las Fuerzas argentinas confiaron excesivamente en la conscripción y tenían un nivel de experiencia muy bajo. Sus Fuerzas Armadas son entrenadas principalmente para seguridad interna y defensa de fronteras.

Las Fuerzas Británicas, a semejanza de las estadounidenses están integradas enteramente por voluntarios. Ellas poseían un nivel de experiencia considerablemente mayor. Su entrenamiento y ejercitación se encuentran orientados para el combate contra Fuerzas Armadas soviéticas, más numerosas y sumamente armadas. Los británicos participan generalmente en una amplia variedad de ejercicios militares ofensivos y defensivos de la OTAN. La actuación y moral del personal fue alta por igual en todas las unidades de las Fuerzas Británicas.

Los pilotos de la Armada y Fuerza Aérea Argentina actuaron en forma extramadamente efectiva, demostrando un alto grado de destreza y coraje. La mayoría de los 12.000 soldados argentinos de tierra, eran jóvenes conscriptos del ejército inexpertos. Los aproximadamente 1.000 marinos argentinos que tomaron parte en el conflicto mostraron un nivel de experiencia y moral considerablemente más alto que el de sus compañeros del Ejército. La comparación entre las planificaciones de Estado Mayor, apoyo logístico, empleo de tropas y circunstancias generales de combate de las tropas terrestres indican una ventaja británica sustancial en lo que respecta a liderazgo antes y durante la batalla.

INTELIGENCIA

Luego del tema del personal, el de inteligencia parece haber sido el determinante más importante del resultado de la batalla.

///.

///.

Proveniente de fuentes técnicas y otras fuentes, las Fuerzas Británicas tuvieron a su disposición una información sustancialmente mejor en lo que hace a los niveles del poder argentino y los despliegues, las tácticas e intenciones que las Fuerzas Argentinas tenían con respecto a las del Reino Unido.

[Algunos observadores entendidos se atreven a decir que sin ese elemento sustancial, el resultado se hubiese invertido] La experiencia de las Malvinas ha mostrado la necesidad de tener información exacta y actualizada sobre las capacidades de los sistemas de armas y de sensores en todo el mundo, ya pertenezcan a aliados o a adversarios potenciales, como así también poseer creciente empeño en la recolección y análisis de información acerca de todas las amenazas potenciales, no solamente sobre la amenaza mayor, la Unión Soviética.

DEFENSA EN PROFUNDIDAD

Existen limitaciones obvias al extrapolar comparaciones útiles de un conflicto muy limitado. Solamente se lanzaron conco misiles anti-barcos y únicamente durante raids diurnos, contra fuerzas marítimas que carecían de cobertura aérea. El éxito repetido de la aviación argentina al penetrar las defensas británicas y atacar las fuerzas de mar y tierra, provee de una base razonable para extraer algunas lecciones. La flota británica careció de una verdadera defensa aérea en profundidad, incluyendo la clave esencial de una alarma aérea temprana y una defensa aérea de largo alcance con capacidad de misiles múltiples. Ninguno de los aviones que con base en territorio continental argentino acertaron a los barcos británicos, pudo haber hecho cosa semejante si hubiesen existido portaaviones ampliamente pertrechados. Una vigilancia aérea acabada, interceptores, aviación antisubmarina y bombarderos de ataque (para todo tiempo) hubiesen marcado una diferencia. Los británicos se vieron trabados además por la falta en su flota de radares modernos, sistemas de identificación de blancos, sistemas de manejo de datos y de equipo de guerra electrónico.

78
58

///.

La defensa aérea exterior raramente consistió en más de cuatro SEA HARRIERS, cada uno con un radar interceptor de corto alcance y con sólo dos misiles aire-aire. Debido a la distancia de las bases de patrulla de las fuerzas británicas, los SEA HARRIERs tenían capacidad para mantener su posición por sólo 20 minutos. Los sistemas británicos tales como el de los misiles SEA DART y SEA WOLF, generalmente actuaron contra los inevitables atacantes que penetraron esta delgada barrera aérea de defensa, mejor de lo que se esperaba, pero los barcos combatientes de la flota carecieron de armas automáticas de corto alcance para repeler a los atacantes de cerca.

Es cierto que los buques del tipo de los mercantes tienen poca o ninguna defensa. Se perdieron dos destructores, dos fragatas - todos equipados con misiles y cañones - un buque de desembarco y un mercante, otros nueve buques fueron alcanzados por bombas que, de haber explotado, hubiesen causado su destrucción. El hecho de que no hayan detonado fue tanto un tributo al coraje de los pilotos argentinos por efectuar los ataques tan de cerca como una lección respecto a que la falta de atención a las ordenanzas sobre espoletas pueden incidir negativamente en la mejor de las actuaciones militares. Tres buques fueron alcanzados por misiles anti-buque y dos se perdieron pero a causa del fuego y no de la explosión de éstos. Concretamente, los misiles que dieron en el HMS SHEFFIELD y el ATLANTIC CONVEYOR fallaron en detonar probablemente. Continuamos estudiando estos ataques, las tácticas empleadas y los sistemas de armamento involucrados - con vistas al perfeccionamiento de nuestros propios sistemas de defensa y estamos trabajando por una más rápida instalación de sistemas antimisiles como el SEA SPARROW de la OTAN, VULCAN, PHALANX y el sistema RAM (Rolling Airframe Missile). Es importante recordar que debido a su sistema de alarma muy superior y capacidad en cuanto a batallas aéreas, el porcentaje de inconvenientes para una fuerza estadounidense sería mucho más bajo que en las MALVINAS.

///.

///.

Aquellos que hubiesen podido penetrar, aún deberían enfrentar un montaje de ajustadas capas de defensa (close-in) mucho más compacto y capaz que el que los británicos pudieron presentar.

Quedó ampliamente demostrada la necesidad de contar con sistemas de alarma de amenazas pasivas y sistemas de "simulación" como el CHAFF. El gasto en CHAFF, para confundir radares acerca de aviones y misiles, fue muy alto. Sobre la base de la experiencia de las Malvinas estamos evaluando la necesidad de incrementar las asignaciones de CHAFF en los barcos de la marina estadounidense y también la táctica para su empleo.

El equipo de guerra electrónica, para perturbar los sistemas enemigos y para detectar radares y comunicaciones del enemigo, jugó un papel en el conflicto. También en este aspecto la marina de los Estados Unidos está examinando el requerimiento en cuanto a expansión de la guerra electrónica a la luz de las amenazas mucho mayores que encara.

BUQUES GRANDES VERSUS PEQUEÑOS

Una de las lecciones más evidentes del conflicto de las Malvinas es que buques más pequeños, más baratos y menos eficazmente armados pueden resultar una falsa economía a causa de su mayor grado de vulnerabilidad, tal como lo demostró la pérdida de los cuatro buques de la armada real.

Si cualquiera de los 14 ataques exitosos contra los buques británicos hubiese alcanzado al Acorazado NEW JERSEY, no le habría infligido daño suficiente como para impedirle continuar las operaciones. El EXOCET que hundió al SHEFFIELD, por ejemplo, hubiese hecho literalmente saltar la coraza de 17 pulgadas del NEW JERSEY. Uno recuerda asimismo numerosas situaciones similares en la 2da. guerra Mundial como cuando el SOUTH DAKOTA continuó operando habiendo recibido 45 ataques de un cañon naval de 8 pulgadas o cuando el Acorazado Japonés MUSASHI siguió navegando después de haber recibido 14 torpedos y 22 grandes bombas.

///.

///.

Ninguno de los ataques sufridos por los buques británicos hubiese podido penetrar en el espacio vital de un portaviones de los Estados Unidos . Por el contrario, los portaaviones más pequeños utilizados por el Reino Unido, son mucho más vulnerables y proclives a la pérdida total a causa de torpedos, misiles o ataques con bombas porque carecen de cascos (hulls) múltiples y blindaje; de un sistema eficaz de control de averías de los sistemas protectores de lanzamientos que poseen los portaviones estadounidenses de gran tamaño.

Los portaviones británicos pequeños, aunque bien diseñados y tripulados profesionalmente, son incapaces de adecuarse a la aviación moderna de eficaz desempeño. Ellos apenas pudieron proveer el mínimo poder aéreo suficiente para apoyar la recuperación de las Malvinas. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los SEA HARRIER, los británicos nunca establecieron algo parecido a un control aéreo sobre las Malvinas. Hasta la aviación de transporte argentina pudo aterrizar en Puerto Stanley justamente hasta la noche anterior a la rendición. Sin embargo afortunadamente para los británicos, la guerra aérea estuvo restringida al día, lo que significó solo un lanso de 8 horas sobre 24.

Un portaaviones estadounidense hubiese podido mantener una PAC (Patrulla aérea de combate) más idónea en posición durante todo el día de haber sido necesario y nuestras fuerzas hubiesen sufrido pérdidas mucho menores en general por su magnitud, aptitudes y protección.

En tiempo de paz, los dos portaviones británicos alojan solo cinco SEA HARRIERS y de 9 a 12 helicópteros antisubmarinos SEA KING cada uno - El HERMES, el mayor de ambos, desplazó alrededor del 30 por ciento de uno de nuestros portaviones clase NIMITZ y aunque la dotación aérea fue acrecentada, literalmente apiñada a bordo para el conflicto de las Malvinas, ésta fue de aptitudes muy limitadas: una docena de SEA HARRIERS, media docena de RAF HARRIERS y un pequeño número de helicópteros ASW

///.

Compárese esto con la dotación de un portaaviones estadounidense, con 80 o más aviones de alas fijas y una docena y media de helicópteros grandes.

Los portaaviones más pequeños se mantienen menos. Los pequeños portaviones británicos V/STOL, propulsados por turbinas a gas o, en el caso del HERMES, turbinas a vapor, tienen una capacidad limitada pués requieren realimentación más a menudo. También tienen una capacidad limitada de almacenaje a bordo para artillería. En las Malvinas ambos buques tenían las pistas de aterrizaje sobrecargadas con montones de bombas, misiles y tanques de combustible que no pudieron ser ubicadas en las santabárbaras, haciéndolos de esta forma en verdad muy vulnerables si alguno de los atacantes argentinos los hubiese localizado. Por el contrario, los portaviones nucleares estadounidenses; no solamente tienen virtualmente una ilimitada duranción de vapor sino que también pueden cargar miles de toneladas de municiones y respuestos de la aviación embarcada para meses. Además, nuestros portaviones tienen a bordo capacidad para efectuar reparaciones que no pueden ofrecer un portaaviones más pequeño. Los dos portaviones pequeños juntos, tenían capacidad para que operaran solamente 30 aviones V/STOL y alrededor de una docena de helicópteros ASW en el momento pico del combate.

Esto significa alrededor de 50.000 tn. en portaaviones para operar un tercio del número de aviones que nosotros cargamos en un portaviones de 90.000 tn.

ACTUACION DE LA AVIACION:

V/STOL HARRIER: Los HARRIER del Reino Unido, tanto los de la Armada Real como los RAF, tuvieron una seguridad y versatilidad sorprendentes durante la batalla. Los 28 SEA HARRIER hicieron más de 1.300 salidas en 44 días, en defensa de la flota. Su eficacia fue excepcionalmente alta - de casi el 90 %.

///.

Menos del uno por ciento de las misiones planificadas fueron anuladas a causa de encontrarse los aviones fuera de servicio. El radar y el sistema de control de armas de ataque en el SEA HARRIER demostraron ser confiables y versátiles pero de corto alcance. En combate aéreo, los SEA HARRIER destruyeron al menos 20 aviones argentinos, de los cuales 16 fueron atacados con misiles SIDEWINDER de producción estadounidense. En muchos casos los SEA HARRIER atacaban aviones que, en su mayoría, operaban en el límite extremo de su alcance, y no les era posible maniobrar si querían retornar a sus bases con serguridad. En forma similar, los SEA HARRIER disponían de un tiempo limitado sobre el objetivo para llevar a cabo su misión y una cantidad limitada de armamento de ataque aire-aire. Se vieron también en gran desventaja por la falta de un adecuado control radar que permitiera vectorearlos para intercepciones.
Sólo en una ocasión aviones argentinos intentaron iniciar un combate aéreo contra los SEA HARRIER.-

La performance de ambos tipos de avión HARRIER (los de la Marina Real y los de la Real Fuerza Aérea), fue menos impresionante en misiones de tipo aire-tierra. En forma conjunta dispararon alrededor de 200 bombas de propósitos generales, incluyendo sólo 4 de sistema de guiado por láser, y que tuvieron en efecto mínimo sobre el resultado de los combates en tierra.

Cuatro SEA HARRIER y uno de la Real Fuerza Aérea se perdieron por accidente en operaciones, y dos SEA HARRIER y tres RAF HARRIER se perdieron por acciones del enemigo, pero ninguno en combate aéreo.

El avanzado HARRIER AV-8B suministrado a la Infantería de Marina de los EE.UU., jugará un rol muy diferente pero igualmente versátil, en apoyo de acciones navales. Se está optimizando para gran variedad de misiones y apoyo aéreo cercano desde sitios no preparados. Una cabina de pilotaje totalmente nueva y un aumento en el control reducirán en forma sustancial el al

///.

to promedio de accidentes sufridos por los primeros modelos de HARRIER, mientras que el alcance y la carga útil serán practicamente duplicados.

HELICOPTEROS:

Los helicópteros fueron sin ningún lugar a dudas, el más valioso elemento de éxito de la aviación de las Fuerzas Británicas. Fueron utilizados exitosamente como plataforma de lanzamiento de misiles anti-buque, para reabastecimiento en el mar, apoyo logístico, transporte de tropas, transporte de aprovisionamientos de equipo al campo de batalla, comando y control, incursiones comando, y muchas otras funciones. Tres de los cuatro helicópteros que levantan cargas pesadas CHINOOK se perdieron en el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR, resultando de esto, una severa merma en la movilidad del equipo pesado. Desde el conflicto, el Reino Unido ha desarrollado un sistema de radar de alerta aérea temprana que ha instalado en algunos helicópteros SEA KING y se operan rutinariamente.

Las FF.AA. argentinas utilizaron sus helicópteros casi enteramente para apoyo logístico en el campo de batalla, apoyo de servicio, y reconocimiento.

AVION DE BOMBARDEO/ATAQUE VULCAN:

Despegando desde la Isla de Ascención, la Real Fuerza Aérea llevó a cabo un total de cinco misiones de combate con jets bombarderos estratégicos VULCAN contra las Islas Malvinas. Tres misiones aéreas de un sólo avión con cada VULCAN transportando 21 bombas de 1.000 libras atacaron el aeropuerto de Puerto Argentino. Dos misiones equipadas con misiles anti-radar atacaron las instalaciones de radar argentinas. Cada una de estas misiones requirió múltiples reaprovisionamientos en vuelo, y virtualmente no hizo impacto ni en las instalaciones de radar ni en el campo de aterrizaje. Ambas instalaciones continuaron operando hasta el último día de la guerra.

///.

C-130 HERCULES:

El venerable HERCULES proveyó el apoyo aéreo logístico tanto para el Reino Unido como para la Argentina durante el conflicto. Fueron operados como reaprovisionadores aéreos de combustible, se reaprovisionaron a sí mismos, realizaron lanzamientos de aprovisionamientos críticos en el mar y en tierra, con una gran confiabilidad para ambos bandos.

A-4 SKYHAWK:

La Armada Argentina y la Fuerza Aérea operaron 64 SKYHAWK, aviones ligeros de ataque con efectos considerables, e infrigiendo la mayor parte de los daños a la flota británica.

SUPER ETENDARD:

La Armada Argentina operó cinco bombarderos SUPER ETENDARD (el equivalente en capacidad al A-7E norteamericano) Fueron muy efectivos como plataforma de lanzamiento de misiles EXOCET con su radar de ataque y sistema de navegación inercial que les permitió un acercamiento a baja cota, una levantada brusca para disparar y un inmediato retorno. Argentina no arriesgó estos aviones en bombardeo convencional contra los blancos.

LOGISTICA:

El viejo aforismo que dice que los aficionados hablan de estrategia mientras que los profesionales lo hacen de logística se puso nuevamente de manifiesto en la guerra por las Malvinas. El resultado de la batalla puede ser visto como un fracaso de la logística argentina y un gran éxito en el caso de Gran Bretaña. Seguidamente a la cantura de las Islas Malvinas, Argentina abarrotó las islas con tropas y provisiones. Se acumuló un inmenso arsenal de armas y municiones. El comando argentino en Malvinas, de todas maneras, fue incapaz de distribuir

///.

///.

las provisiones y las armas en forma apropiada y, como consecuencia de esto, las tropas acantonadas en las afueras de los centros de aprovisionamiento tuvieron serias dificultades por la escasez de elementos esenciales que sobraban en los centros mencionados./ Una vez que la fuerza de tareas británica arribó al área, el aprovisionamiento por mar cesó y solo pudo ser hecho por vía aérea. Estos vuelos de reaprovisionamiento se llevaban a cabo desde el continente hasta Puerto Argentino, en horas de la noche, durante el lapso que duró el conflicto y hasta la tarde misma de la rendición. Solo uno de estos vuelos de aprovisionamiento fue interceptado y destruído por los británicos, mientras que / todos los esfuerzos de los HARRIERs con base en los portaaviones y los VULCAN que volaron en misión desde la Isla de Ascención para destruir el campo de aterrizaje de Puerto Argentino fracasaron.

A pesar de que la batalla fue relativamente breve, las fuerzas británicas requirieron enormes cantidades de provisiones, municiones, combustibles y otros abastecimientos.

El sistema logístico británico se vió dificultado por las distancias existentes esntre el teatro de operaciones y las bases y depósitos de abastecimientos. Una falta inicial de naves, y algunas limitaciones en la cantidad de ciertos materiales. Cuarenta y cinco buques mercantes fueron retirados de sus misiones comerciales por la Armada Real para realizar tareas de apoyo a la flota en operaciones. Incluían una variedad de buques mercantes tales como: porta-containers, roll-on roll-off, de pasajeros, buques tanque y algunos para propósitos específicos, tales como el crucero de placer UGANDA, que fue rápidamente acondicionado como buque-hospital. El combustible fue uno de los más delicados puntos del sistema logístico, un tercio de los buques mercantes requisados eran buques-tanque. La mayoría de los buques requisados fueron acondicionados para tener capacidad de reabastecimiento de combustible en el mar, y terminales de comunicación por satélite. Diez y nueve buques fueron adaptados para transporte de helicópteros y base de operaciones de estos (dos de

///.

///.

los buques también transportaban HARRIER). Algunos fueron equipados con cañones antiaéreos de 20 mm.

La Isla de Ascención, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Malvinas, se utilizó como base para las fuerzas británicas. Durante el conflicto, el sistema logístico británico que incluyó el transporte aéreo de 5.800 efectivos y 6.600 toneladas de abastecimientos desde el Reino Unido hasta Isla de Ascención, nos indica la magnitud del apoyo logístico con base en tierra que es necesario para una operación como la campaña a las Malvinas. En muchas formas los problemas logísticos que se le presentaron a las fuerzas británicas fuera de las Malvinas fueron similares a aquellos que debió encarar la armada estadounidense destinada al Océano Indico desde 1979. La armada estadounidense ha instituído algunos cambios en la planificación y en las operaciones logísticas, como resultado de esas tempranas experiencias y haciendo reajustes de acuerdo a la experiencia obtenida por la armada británica. Si bien la armada estadounidense ha desarrollado planes conjuntos con la administración marítima para la requiza de buques mercantes y de la Fuerza de Reserva disponible, se requieren más esfuerzos para desarrollar la autodefensa, la aviación y otros sistemas navales para los buques mercantes empleados de este modo (una gran iniciativa por parte de la Administración Reagan ha sido incrementar la cantidad de buques mercantes de 29 a 77: todos previstos para ser puestos en servicio en el término de 5 a 10 días). La armada estadounidense ha desarrollado el concepto "ARAPAHO" de operación de helicópteros desde un buque porta container y ha evaluado y probado el material pesado en el mar. Demostró así, ser una operación confiable y factible.

La magnitud del esfuerzo requerido de la flota mercante antes de iniciar una operación de la envergadura de la que se llevó a cabo en Malvinas, deberá servir para subrayar el hecho de que aunque la tarea de movilización de suficientes transportes marítimos estratégicos para una adecuada disuación convencional es bastante difícil, sería imposible llevar a cabo un conflicto que suponga un desgaste como el que se sufrió por la lucha antisubmarina en la 2°Guerra Mundial. Las fuerzas navales aliadas solo pueden defender las rutas marítimas asegurando una activa defensa de tipo

ofensivo contra los submarinos.

OPERACIONES SUBMARINAS:

La Armada Argentina comenzó el conflicto con dos de sus cuatro submarinos en condiciones de operar. Uno relativamente nuevo, construído en Alemania, con propulsión diésel-eléctrica, y uno de tipo de los primeros US GUPPY construídos en la 2°Guerra Mundial. El submarino SANTA FE que estuvo cuando las tropas argentinas desembarcaron en Malvinas, fue totalmente puesto fuera de operaciones por la Armada Británica en las Georgias, el día 25 de abril.

El submarino SAN LUIS de construcción alemana, terminado en el '74, realizó un patrullaje de aproximadamente 38 días, durante el conflicto. Este parece haber sido localizado y operado en el área del grueso de la fuerza de tareas británica. Estaba de todas maneras impedido de llevar a cabo un ataque exitoso debido a fallas de material. El control principal de lanzamiento de torpedos del submarino no estaba operativo y el incorrecto cableado eléctrico del panel de fuego hacía que todos los torpedos que se lanzaran fuesen mal dirigidos. El submarino tipo 209 SALTA no operó durante el conflicto por problemas en sus motores diesel. La fuerza británica realizó algunos probables contactos con el SAN LUIS durante el período del conflicto pero ninguno con éxito.

No es sorprendente la capacidad de un submarino propulsado con motores diésel-eléctricos para combatir a una fuerza de tareas que está casi inmovilizada, operando en un área específica. Estos submarinos son extremadamente silenciosos cuando operan a baja velocidad, y es por esta razón que se requiere una cantidad sustancial de helicópteros, y material antisubmarino de defensa submarina y de superficie, cuando una fuerza de tareas debe restringirse a un área limitada.

La armada estadounidense sigue en el convencimiento de

///.

///.

que este tipo de submarinos con propulsión diésel-eléctrica a pesar de ser muy útiles en este tipo de operaciones, no lo son tan redituables para las misiones navales de los EE.UU. por su costo en relación con el rendimiento. Este no sería el caso si no pudiésemos contar con más de 100 modernos submarinos de este tipo para desarrollar esas misiones en nuestras armadas aliadas.

La crisis aumentó a fin de marzo en el Atlántico Sur y tres submarinos atómicos británicos fueron despachados hacia el área Malvinas. Su capacidad de recorrer tales distancias a gran velocidad permitió al Reino Unido establecer una zona de exclusión de 200 millas náuticas tomando como referencia un radio desde el centro de las Malvinas al principio del conflicto. Los submarinos británicos comenzaron de inmediato a poner en vigor la zona de exclusión, para evitar que los buques argentinos pudiesen realizar reabastecimientos a las unidades destacadas en el archipiélago. Tuvieron éxito en esto.

El 7 de mayo el Gobierno del Reino Unido amplió dicha zona de exclusión extendiéndola a 12 millas desde las costas argentinas del continente, advirtiendo su gobierno que cualquier buque fuera de las 12 millas sería considerado hostil y por lo tanto suceptible de ser atacado. Finalmente el Reino Unido destinó cinco submarinos nucleares y uno propulsado por sistema diésel-eléctrico (HMS ONYX) al Atlántico Sur. Uno de los submarinos nucleares, el HMS CONQUEROR fue enviado a las Georgias para evitar que los buques argentinos interfiriesen en la recaptura de las islas por parte de los británicos, hacia fines de abril. A la semana siguiente, el CONQUEROR interceptó exitosamente y hundió al Crucero Argentino GENERAL BELGRANO, utilizando torpedos de vapor de 50 años de antiguedad. Después del hundimiento del GENERAL BELGRANO, la Armada Argentina efectivamente se retiró de la acción. De este modo la efectividad de los submarinos nucleares puede decirse que eliminaron a toda la Armada Argentina de la guerra.

SUPERVIVENCIA DE LOS BUQUES:

Ninguna defensa en profundidad, por más efectiva que resulte, puede ser considerada impenetrable. Así que, independientemente de lo buena que sea, los buques deben ser construídos como para soportar impactos importantes y continuar luchando. La batalla por las Malvinas es rica en tales lecciones a ser reestudiadas.

CRUCERO GENERAL BELGRANO:

Este crucero fue hundido por un submarino nuclear británico que disparó dos torpedos Mark VIII, diseñados hace 50 años cada uno de los cuales poseía una carga explosiva de 750 libras. Las pobres condiciones de material en que se encontraba el GENERAL BELGRANO y el limitado entrenamiento en el control de averías de la tripulación resultó en una rápida e incontrolable inundación y pérdida del buque.

PERDIDAS BRITANICAS:

Los británicos perdieron un destructor por un fuego que se inició por la cabeza de un misil Exocet que no explotó; un destructor, dos fragatas bombardeadas, un buque de desembarco bombardeado, un buque porta-containers incendiado por un misil Exocet que si detonó. Además dos destructores británicos, 14 fragatas y un buque de desembarco fueron dañados durante el conflicto, todos por ataques aéreos argentinos con bombas y cohetes, excepto el destructor GLAMORGAN, que fue dañado por un misil desde la costa.

Mucho se ha discutido sobre el resultado del uso del aluminio en construcciones navales y sus efectos en la supervivencia del buque. Se usa el aluminio en buques británicos y norteamericanos en mamparos no estructurales, escaleras y tubos de ventilación. Muchos navíos de guerra estadounidenses construídos después de la 2°Guerra Mundial tienen superestructuras de aluminio por su escaso peso, lo cual es particularmente importante cuando se trata de barcos que llevan antenas de radar y otros

equipos ubicados relativamente altos con respecto al centro de gravedad.

El SHEFFIELD que se perdió debido a un incendio incontrolable producido por un EXOCET que no detonó, tenía superestructuras de acero, aunque algunas fragatas británicas tienen superestructuras de aluminio. No hay prueba alguna de que el uso del aluminio contribuyó a la pérdida de algún buque de guerra británico. La decisión de dotar de superestructuras de acero al nuevo destructor ARLEIGH BURKE (DG51) fue tomada bastante antes del conflicto Malvinas.

En general, los barcos de guerra estadounidenses tienen equipos instalados que permiten un mejor control de averías y extinción del fuego que no poseen otras armadas. El entrenamiento constante en el control de averías de la tripulación, tanto en el mar como en tierra, sigue siendo uno de los elementos fundamentales del entrenamiento naval norteamericano, lección aprendida a sangre y fuego durante las batallas del Pacífico en la segunda guerra mundial. La efectividad ha quedado demostrada en varias operaciones en época de paz, como cuando el portaaviones NIMITZ se estrelló e incendió en julio del '81. La experiencia británica en Malvinas en lo que se refiere a cierto material de contrucción y procedimientos, nos lleva a reconsiderar ciertas técnicas de construcción y procedimientos de control de daños, especialmente en lo que se refiere a nuestros buques menores, del tipo fragata.

En suma, el episodio de las Malvinas demuestra que los buques modernos pueden defenderse contra las armas modernas como los misiles de crucero, pero deben tener una defensa en profundidad, resistir impactos y continuar luchando. Por un lado el SHEFFIELD no estaba totalmente tripulado, no estaba preparado para soportar el daño y por último se hundió aunque el misil no detonó. Por el contrario el destructor GLAMORGAN fue alcanzado por un misil EXOCET que sí detonó, y aunque el fuego y la metralla mataron a 13 hombres el barco estaba en condiciones de seguir operando con el armamento y sistema de armas intacto, porque estaba preparado.

REGLAS DE ACCION

Una nueva lección para aprender de las MALVINAS, en contraste con guerras anteriores, es que en una era de computadoras y comunicaciones vía satélite debe prestarse mayor atención al comando, control y reglas de acción. En primer lugar, las comunicaciones modernas están en condiciones de proporcionar una verdadera catarata de comunicaciones al operador en la guerra. El comandante británico de las operaciones era por momentos abrumado por el volúmen de información y órdenes que llegaban al buque insignia. Debe prestarse mayor atención a la disciplina de las comunicaciones en futuros conflictos. Este es potencialmente un importante problema pues las Fuerzas Armadas estadounidenses están modernizando las comunicaciones en todos los niveles. Todo esto debe todavía ser canalizado hacia los mandos que toman decisiones en el campo de operaciones. Segundo, tales comunicaciones efectivas en corto plazo, llevan consigo la tentación para los altos mandos de caer en un micromanejo de las operaciones en el campo de batalla. Esto no parece haber sido un problema en el caso de las fuerzas británicas debido a una prudente delegación de autoridad en el comando que actúa en el lugar del conflicto, hecha por los políticos y los comandos nacionales. Tal delegación sin embargo, lleva consigo la necesi- de reglas,aprobadas previamente y muy bien analizadas. Esto es particularmente significativo para las fuerzas estadounidenses que se destaquen a una situación crítica. Sobre todo hoy en día porque como lo dijo muy bien el almirante Gorshkov, hay una enorme recompensa en "el esfuerzo por la primera salva".

DISPONIBILIDAD DE ARMAMENTO:

La guerra de las Malvinas constituye además una advertencia, que se viene dando en todas las guerras desde Corea, de que el índice de utilización de armas de alta tecnología siempre excede a los cálculos, aún los más generosos, de los planificadores. Parece que la rendición argentina se produjo en el momento oportuno para las fuerzas británicas cuya provisión de armamento se estaba agotando.

Causa perplejidad a los planificadores norteamericanos el escuchar voces en el Congreso que sugieren que la Defensa está obteniendo demasiado apoyo presupuestario porque después de quince años de negligencia no estamos capacitados para llenar los lanzadores y santabárbaras de nuestra flota activa de 514 buques, aunque más no sea una vez, con armamento de alta tecnología.

Otra importante lección que pueden extraer las fuerzas militares estadounidenses de la guerra de las Malvinas es el hundimiento del crucero GENERAL BELGRANO con torpedos fabricados 50 años atrás. Ya que no es posible, bajo las presentes condiciones de reducción de fondos, que podamos adquirir armamento nuevo en cantidades suficientes, es imperativo que echemos mano de aquel armamento que, aunque viejo, pueda ser utilizado todavía, en vez de descartarlo o venderlo como se ha venido haciendo ultimamente.

OPERACIONES ANFIBIAS:

El objetivo de la operación británica "Corporate" fue recapturar las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sud. La operación anfibia más importante tuvo lugar en las Malvinas. Las fuerzas de desembarco británicas, consistieron en infantes de marina y soldados del ejército británico, fueron transportadas hasta las Malvinas en un pequeño número de embarcaciones anfibias especializadas del tipo LST y LPD, y en un gran número de barcos mercantes.

Merced a un cuidadoso planeamiento, habilidad [y buena] [suerte] el desembarco principal en San Carlos fue llevado a cabo sin oposición inicial. Esto ejemplifica una ventaja, a menudo no tenida en cuenta, de un asalto anfibio frente al enemigo. [Si] [bien es difícil en la era de las modernas comunicaciones e inteligencia lograr una sorpresa estratégica, es todavía fácil lograr] una sorpresa táctica y desembarcar "donde ellos no están". Por ejemplo, una brigada anfibia que se encuentre cerca de la costa del Cabo Virginia al anochecer, puede desembarcar en cualquier lugar entre la punta de Long Island y Cabo Hatteras antes del amanecer.

Los británicos se encontraban en considerable desventaja al desembarcar porque carecían de superioridad aérea. Los portaaviones estadounidenses darían superioridad aérea a cualquier desembarco anfibio norteamericano.

Los desembarcos en San Carlos, que comenzaron en la oscuridad a las 03.40 hora local, fueron llevados a cabo por 16 barcazas de desembarco que transportaron tropas y equipo desde los barcos a la playa. Al amanecer, helicópteros con base en buques, se unieron a la operación de llevar suministros a la costa. La cabeza de playa británica estaba firmemente establecida cuando los ataques aéreos argentinos comenzaron en la tarde. Los posteriores desembarcos anfibios en Fitz Roy tampoco tuvieron oposición inicial, pero a diferencia de los de San Carlos, fueron llevados a cabo inicialmente de noche y con muy poca visibilidad. Cuando el tiempo mejoró, dos embarcaciones anfibias fueron severamente dañadas por los ataques aéreos.

La experiencia británica ha demostrado que los barcos anfibios pueden sobrevivir a un ataque aéreo, aunque no sin pérdidas. Muchos de los barcos mercantes empleados para transporte de tropas y material solo pudieron montar unos pocos cañones de 20 mm. Los dos grandes barcos de asalto de la Armada Real de la clase Fearless sí tenían misiles SEA CAT y cañones de 40 mm., como también contramedidas electrónicas pasivas, incluyendo señuelos (CHAFF). Pero las embarcaciones logísticas solo tenían instaladas armas livianas.

Los buques anfibios de la marina estadounidense, que están siendo equipados con variantes de SLQ-32 y señuelos CHAFF, podría esperarse que tuvieran una significativa capacidad contra el mismo nivel de amenaza. La marina estadounidense está investigando la posibilidad de equipar a los barcos mercantes con sistemas de autodefensa "atornillados" (de quita y pon) para que colaboren en las operaciones anfibias.

La marina estadounidense tiene varias veces la capacidad británica de transporte anfibio, con 60 embarcaciones anfibias activas, todas mucho más grandes que las correspondientes británicas, además de 4 embarcaciones en la fuerza naval de reserva. Fuera

de esto, uno de los más dramáticos adelantos en el reciente aumento de las fuerzas anfibias ha sido el establecimiento de barcos preubicados, el TAKX, trece de los cuales están en construcción bajo contrato. Esto permitirá el traslado de tres brigadas anfibias completas sin oposición enemiga. Además la administración REAGAN ha programado un aumento de la capacidad de transporte; de una Fuerza Anfibia (MAF) a una MAF más una Brigada Anfibia (MAB). En el plan de 5 años hay doce barcos del tipo LSD-41 y LDH-1, este último es un barco anfibio que puede ser transformado en un portaaviones V/STOL.

APOYO DE ARTILLERIA NAVAL:

Las Malvinas nos ilustran nuevamente sobre la importancia del apoyo de artillería naval. Durante la batalla 17 destructores y fragatas británicos equipados con 21 cañones de 4.5 pulg. dispararon 7.900 tiros en apoyo del desembarco y la subsecuente campaña terrestre. Este cañoneo apoyó a las tropas británicas, suprimió el fuego enemigo, destruyó abastecimientos y aviones en tierra, y dañó seriamente la moral de las tropas que defendían el archipiélago. Las fuerzas británicas estaban limitadas por los calibres de sus cañones y por lo tanto en su poder de impacto y alcance. La armada estadounidense actualmente posee un gran número de cañones de 5 pulg. en su flota, y hace recomendaciones en el presupuesto militar del año '84 sobre la compra de proyectiles de 5 pulg. guiados por rayo láser, que permitiría aumentar en forma sustancial la capacidad de destrucción. en el primer disparo de artillería naval.

El más dramático incremento en artillería naval tuvo lugar en diciembre, cuando el acorazado NEW JERSEY fue puesto en servicio nuevamente con cinco semanas de adelanto en el programa, y con un costo por debajo del presupuesto. Este buque puede disparar el sólo 803 toneladas de una variedad de munición que va desde 16 a 5 pulg., en un lapso de sólo 30 minutos. Esta es la capacidad equivalente a la de 20 modernos destructores de tipo DD-963. Llevó más de 7.000 cargas de munición en sus santabárbaras. El acorazado IOWA será incorporado a la flota en los primeros meses de 1984, también antes de lo programado y dentro del presupuesto asignado. El dinero para el reacondicionamiento del USS MISSOURI está previsto en el presupuesto del año '84, y para el correspondiente del USS WISCONSIN lo estará XXXXXXXXXX en el presupuesto del año '85. El alcan

ce de 26 millas de los cañones de 16 pulg. instalados en los buques d de tipo IOWA significa que el fuego de artillería naval puede cubrir el 90% de los blancos militares en Cuba, por ejemplo y la mayor parte de los campos de aterrizaje fortificados de Corea.

Como resultado de nuestros análisis hemos hecho algunos cambios a la marcha y al alcance de algunos programas de modernización de la flota y de cambios en los buques. Algunos de estos cambios están contemplados en el presupuesto para el año fiscal 1984, y otros más estarán reflejados en la medida que ajustemos nuestro análisis y preparemos los resultados para el programa presupuestario del año fiscal 1985 para la Armada.

C58/10

C58/10

278

I N D I C E

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

DOCUMENTO Nº 1

1. ESPACIO GEOGRAFICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO..... 1
2. EL PERIODO PREVIO A LA INVASION ARGENTINA..... 3
3. LA MOVILIZACION BRITANICA..... 4
4. JUSTIFICACION BRITANICA DE LA INTERVENCION ARMADA..... 6
5. EL BLOQUEO AERONAVAL..... 8
6. FACTORES CONDICIONANTES DE LAS OPERACIONES..... 9
7. MANIOBRA TACTICA..... 10
7.1. La batalla aeronaval..... 11
7.11. Acciones navales..... 11
7.12. Acciones aéreas..... 12
7.13. La defensa antiaérea..... 16
7.2. La maniobra terrestre..... 17
8. ASPECTOS PARTICULARES DEL CONFLICTO..... 22
8.1. La información..... 22
8.2. La propaganda..... 23
8.3. La logística..... 25
8.4. Sanidad y alimentación..... 27
9. PERSPECTIVAS FUTURAS..... 28
10. CONCLUSIONES..... 30
10.1. El hombre, la moral y el Mando..... 31
10.2. Los materiales..... 32
10.3. Procedimientos operativos empleados..... 35
Anexo nº 1. MEDIOS PARTICIPANTES Y BAJAS..... 37
Anexo nº 2. ALGUNAS FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS..... 51

.../11...

280

DOCUMENTO Nº 2

INFORME DEL INSTITUTO DE INVESTIGACION DE ASUNTOS EXTERIORES BRITANICO..... 57

LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND..... 57

LA BATALLA POR EL CONTROL DEL ESPACIO AEREO..... 58

LOS ATAQUES CON EXOCET..... 59

FALLOS DE LAS BOMBAS ARGENTINA..... 60

DEFENSAS NAVALES DE LA FUERZA EXPEDICIONARIA BRITANICA. 60

MISILES NAVALES..... 62

OPERACIONES ISRAELIES EN EL LIBANO..... 63

MODERNIZACION DE LAS DEFENSAS AEREAS Y NAVALES BRITANICAS..... 64

LECCIONES PARA LA OTAN..... 66

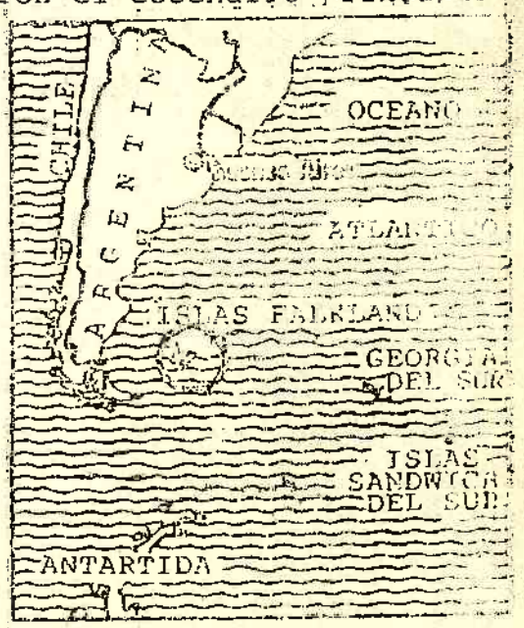
==========

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

1. ESPACIO GEOGRAFICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

El escenario de la disputa británico-argentina está constituído por un vasto espacio geográfico oceánico que comprende de tres archipiélagos - Malvinas (Falkland), Georgia del Sur y Sandwich del Sur - extendidos a lo largo de un extenso arco a partir de la Tierra del Fuego argentina y alrededor de la Artántida y a una distancia de la costa argentina que oscila entre las 400 y las 1.500 millas marinas (700 y 2.700 Kms.), con un total de unas 200 islas e islotes.

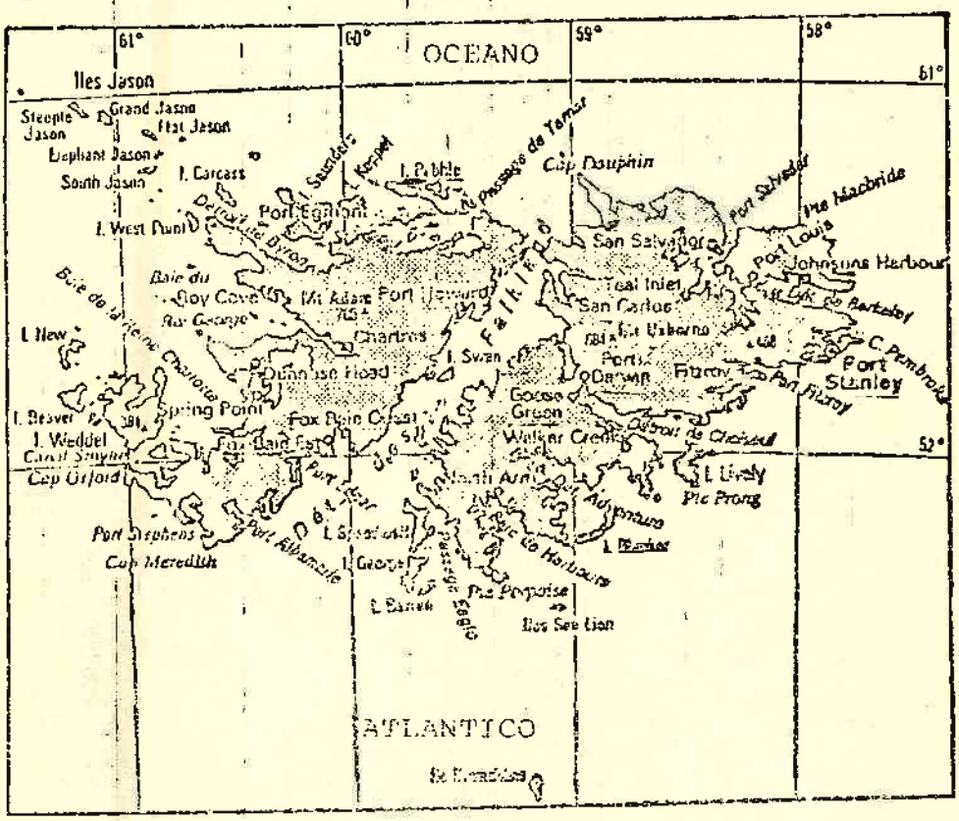
La superficie total de los archipiélagos es de 11.718 kilómetros cuadrados, de los cuales aproximadamente un 70% (8.200 Kms^2) corresponden a las dos islas mayores del archipiélago de las Malvinas, que fueron el escenario principal de la acción táctica terrestre y de desembarco. En ellas reside una población de 1.800 habitantes, descendientes de colonos de origen británico, las tres cuartas partes establecidos en la capital, Port Stanley o Puerto Argentino.



El interés estratégico de la zona reside en el control que ejerce sobre todo el espacio geográfico del Atlántico Austral y su extraordinaria importancia por lo que respecta a la comunicación entre el Océano y el Pacífico a través del Estrecho de Magallanes, como vía alternativa al Canal de Panamá, de no difícil obstrucción, con lo cual jugaría un papel similar al de la ruta del Cabo con respecto al Canal de Suez.

.../...

A ello se une la potencial importancia económica de la zona por la abundancia en las aguas adyacentes a los archipiélagos de Georgia y Sandwich del Sur del crustáceo denominado "krill", que por su alto valor proteico podría constituir una de las principales reservas mundiales de alimentos. Asímismo, por la posibilidad de industrialización de las algas marinas existentes en la región y por la probable existencia en la plataforma continental de yacimientos importantes de petróleo, gas natural y minerales estratégicos.



Aparte ello, el valor económico actual de las islas se reduce a su cabaña ovina de 700.000 cabezas.

La distancia media de los archipiélagos al Reino Unido es de 7.800 millas marinas (14.500 Kms.) y a la isla de Ascensión, importante por el papel de apoyo logístico en el Atlantico Central que ha jugado en el conflicto, de 3.800 millas (7.000 Kms.).

.../...

2. EL PERIODO PREVIO A LA INVASION ARGENTINA

Parece ser que durante el período que precedió al desembarco argentino en Port Stanley se produjeron errores de apreciación general por parte de ambos contendientes.

Del lado británico, existía el precedente de 1.977 en que, ante la posibilidad de una invasión, Gran Bretaña, con pretexto de maniobras en el Atlántico Sur, envió el submarino a propulsión nuclear "Dreadnought" y las fragatas "Phoebe" y "Alacrity" con dos buques auxiliares, cuya sola presencia produjo el deseado efecto disuasorio, al hacer llegar por terceros a conocimiento del Gobierno de Buenos Aires que actuarían contra la flota argentina caso que el destino de ésta fuera las Malvinas.

NO, NI NOS ENTERAMOS

En esta ocasión, aún cuando fuera detectada la movilización de la flota argentina, se subestimó el posible alcance de la operación en cuanto al objetivo final de desembarco y ocupación de las Malvinas, y la posterior presencia de un submarino en la zona no tuvo efecto disuasorio, al haberse ya culminado la operación inicial.

Por parte argentina, se suponía que no se iba a llegar al enfrentamiento armado, pues no se esperaba una reacción británica en tal sentido, como ha confirmado el informe de la "Comisión Calvi". En tal sentido, se interpretaron como "señales" favorables a los propósitos argentinos el hecho de que Mr. Nicholas Ridley, ministro del Foreign Office, hiciera cundir entre los isleños la idea de la retrocesión o arriendo de las islas al Gobierno argentino y el anuncio, en junio de 1.981, de la próxima retirada del buque oceanográfico "Endurance" destacado en el Atlántico Sur.

Entre los indicios precursores de la invasión, algunos concluso con un matiz anecdótico, que debidamente analizados hubieran podido confirmar en tiempo oportuno la seriedad de los propósitos argentinos, citaremos:

- El progresivo aumento del potencial naval argentino, con compra de buques, armas y equipo electrónico en Gran Bretaña, así como la instrucción de personal en centros de este país. Se puede citar, en particular, la visita a petición propia del Agregado Naval argentino en Londres al campo de entrenamiento de los infantes de Marina en Lympstone, la instrucción de personal de las fuerzas especiales argentinas por especialistas del Servicio Aéreo Especial (SAS) británico y la instrucción de tiro con misiles dada al buque argentino Santísima Trinidad, dirigida por personal británico en el polígono de tiro marítimo inmediato a las islas, en fecha tan avanzada como el 4 de marzo.

.../

. Las declaraciones del General Galtieri en ocasión de su nombramiento como presidente en diciembre de 1.981 y las predicciones del diario argentino "La Prensa" sobre la invasión, en enero de 1.982.

NO ES VERDAD

. La compra por un diplomático de la Embajada Argentina en Londres de un considerable número de ejemplares de planos de las Islas Malvinas, en un establecimiento público dedicado a la venta de cartografía.

NO, FUE UNA EGA REAL.

. La preparación de una flota argentina de 15 barcos durante el mes de marzo y la noticia comunicada a Londres el día 6 del mismo mes del aterrizaje en emergencia de un avión de transporte argentino C-130, en el aerodromo de Port Stanley, que en realidad comprobaba las posibilidades y estado de las pistas.

PARCIALMENTE CIERTO

. El desembarco, el día 19 de marzo, del equipo encargado del desguace de una factoría ballenera en Georgia del Sur, entre los cuales se piensa iba personal de la Marina argentina, que izó la bandera nacional y sirvió de pretexto inmediato a la invasión, ante la insistencia británica en el cumplimiento de determinados trámites administrativos y la amenaza de expulsión en caso contrario.

. El día ~~25~~ 28 de marzo se inicia el movimiento de una flota argentina de 15 barcos, acompañados de aviones y helicópteros, en lo que se califica como los ejercicios periódicos de Estado Mayor que se suelen desarrollar en la zona.

. En la noche del 1 de abril se envía a Londres una comunicación télex desde las islas, alarmadas por rumores de invasión inmediata y por noticias de Buenos Aires, donde ya es clamor popular con manifestaciones callejeras.

3. LA MOVILIZACION BRITANICA

Paralelamente a la movilización de la opinión nacional - en la que se acalla la indignada reacción de la oposición con la dimisión del Ministro de Asuntos Exteriores, se obtiene del Parlamento un "cheque en blanco" para la recuperación de la soberanía y se inicia la concienciación de la opinión pública por los medios de comunicación - comienza la movilización de recursos para hacer frente a la guerra.

Para ello contaba Gran Bretaña con las enseñanzas obtenidas de los ejercicios tácticos denominados "Crusader-80", los más importantes desde la GM II, con los que se trató de comprobar en términos reales la capacidad de los recursos nacionales para hacer frente a un ataque por sorpresa del Pacto

.../.../...

de Varsovia contra Europa Occidental en general y contra el I C.E. británico, destacado en Alemania, en particular. Tal preparación se materializó en la salida de una primera flota de 32 buques tan solo 72 horas después de adoptarse la decisión de intervención.

Fueron requisados 54 buques pertenecientes a 33 compañías civiles, 19 de ellos fueron habilitados para el despegue y toma de tierra de helicópteros y la mayor parte preparados para el abastecimiento en alta mar. En los transportes de contenedores ("Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway") se acondicionaron pistas para aviones Harrier de despegue vertical.

Los transatlánticos "Canberra" y "Uganda", que se encontraban en cruceros de recreo, recibieron orden de regresar a puerto, haciéndolo a Inglaterra y Gibraltar respectivamente, el último después de desembarcar el pasaje en un puerto del Mediterráneo. Varios transbordadores de líneas dedicadas al cruce del Canal de la Mancha fueron también requisados y aprovechados sin modificación, ya que en su construcción se tienen en cuenta determinadas especificaciones militares. Del mismo modo, se utilizó un barco frutero como almacén central para productos alimenticios perecederos y cinco pesqueros de arrastre fueron habilitados como dragaminas.

La requisa del transatlántico "Queen Elizabeth II", aparte su enorme capacidad de transporte - 3.000 hombres de la V Brigada de Infantería, que fueron transbordados a otras unidades navales en aguas de Georgia del Sur - tuvo también un valor simbólico, que realzó el prestigio de la operación, por lo que representa en la flota mercante británica y mundial. Precisamente por ello, ante la imposibilidad de disponer de una protección adecuada y temiendo fuera objetivo preferente para los submarinos convencionales argentinos, navegó en solitario a velocidad de 30 nudos y siguiendo un derrotero próximo a la costa africana.

Las operaciones de movilización incrementaron enormemente las actividades de los astilleros, en los que fueron puestos en servicio barcos que esperaban el desguace en bases navales, y el portaaviones "Illustrious", cuya entrada en servicio estaba prevista para 1.983, aunque no participó en las operaciones, pudo zarpar rumbo al Atlántico Sur el 2 de agosto para relevar al "Invencible".

Entre los buques movilizados se observa la presencia de un barco cablero, que no ha sido comentada en los medios de comunicación. Puesto que su utilización como tal en el tendido o reparación de cable submarino no es plausible, se piensa en la posibilidad de que se hubiera previsto la instalación de una red de hidrófonos para la detección de submarinos, y ello fundado en dos indicios:

.../.../...

. la existencia de un sistema similar en el Atlántico Norte, entre Groenlandia y Noruega.

. el "Plan Advokaat", que preveía el mismo sistema en el Atlántico Sur como primera cooperación entre los países del hemisferio con vistas a una posible futura OTAS (Organización del Tratado del Atlántico Sur).

4. JUSTIFICACION BRITANICA DE LA INTERVENCION ARMADA

Inicialmente, en los sucesivos y frecuentes comunicados oficiales difundidos al público, se afirmaba que la intervención militar obedecía únicamente a la necesidad de salvaguardar los intereses de los ciudadanos británicos allí establecidos y restablecer la soberanía británica temporalmente perdida. Posteriormente, se intentó reforzar este argumento con el de la defensa de los principios democráticos frente a las violencias de los regímenes totalitarios. El argumento inicial se ve en parte desmontado por el trato discriminatorio dado a los habitantes de las islas, como al de otros territorios británicos, que permitió a Lord Jenkins argumentar su interpelación al Parlamento fundamentada en la deportación de los habitantes de la isla de Diego García en 1.966.

Es posible que en la decisión intervinieran también otros factores:

. El temperamento vehemente de la Primer Ministro y la coyuntura de política interior.

. El deseo de restablecer el prestigio británico en la Commonwealth, aprovechando un adversario considerado de tercera categoría.

. Intentar, igualmente, reforzar el prestigio británico dentro de la OTAN.

En círculos informado se rumoreó que los Jefes de Estado Mayor, más conocedores de las posibilidades reales, asesoraban en el sentido de no llegar a un enfrentamiento armado en razón a las condiciones meteorológicas imperantes en el teatro de operaciones, la dificultad para la obtención de información táctica únicamente con medios propios y la muy costosa maniobra logística, junto a la evaluación del adversario, en posesión de determinados medios de alta tecnología y al que se suponía imbuído de una firme voluntad de vencer.

De cualquier modo, la decisión firme de una intervención armada con todas sus consecuencias no se produce hasta el momento en que coinciden dos hechos esenciales: la llegada de la flota a la zona y la clara definición de la postura de los Estados Unidos de firme apoyo a la Gran Bretaña.

.../.../...

Por lo que respecta a motivaciones y justificación de la intervención armada británica es significativo el informe del representante militar del Reino Unido al Comité Militar de la OTAN, que afirma:

"El Reino Unido no eligió empeñarse en un conflicto militar en el Atlántico Sur. El uso ilegal de la fuerza por la Argentina en una agresión no provocada, trataba no sólo de destruir el estilo democrático libremente escogido por los habitantes de las Islas Malvinas, sino también las bases en que se sustenta el orden internacional".

"El derecho fundamental de Gran Bretaña a la autodefensa, según el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, habría justificado la adopción por el Gobierno británico de una política puramente militar para acabar con la crisis".

En vez de seguir este camino, explica que se decidió adoptar una política de presión sobre la Argentina en tres frentes: el militar, con el rápido envío de la Fuerza Expedicionaria; el económico, con las medidas adoptadas por la CEE y otros países; y el diplomático, a través del Consejo de Seguridad de la ONU.

Trata de justificar el no haber llegado a una solución pacífica de la crisis con la negativa argentina a negociar: "Sin embargo, cada vez estaba más claro para nosotros que la Argentina no estaba preparada para negociar seriamente. Ellos jugaban con el tiempo, con la esperanza de mantener los frutos de la agresión. En estas circunstancias, no había más alternativa que la acción militar".

Sin embargo, es claro que la resposabilidad de no haber llegado a un acuerdo pacífico es también británica y que en las distintas fases de la negociación cada parte pretendía en lo posible mantener las ventajas adquiridas.

Esta faceta y la absoluta decisión británica de llegar a una solución total, que culminara con la derrota argentina o con su renuncia a toda reivindicación o a cualquier ventaja adquirida en la fase inicial, se ve clara cuando intenta justificar su oposición a la resolución de la ONU sobre un alto el fuego: "Desearía explicar por qué no fuimos capaces de apoyar la moción subsiguiente de las Naciones Unidas para un inmediato alto el fuego incondicional....Nosotros ya habíamos visto el flagrante desacuerdo de Argentina con la resolución 502 del Consejo de Seguridad. No existía nada en la nueva moción, tal como un calendario para la retirada de las tropas, que pudiese estimular a obedecer tal resolución. En efecto, la resolución solicitaba un alto el fuego sin ningu-

.../.../...

na perspectiva de que Argentina retirase sus tropas. Pero nosotros ya habíamos enviado una gran Fuerza Expedicionaria hacia el Atlántico Sur. Se habían perdido vidas británicas y habíamos llevado a nuestras fuerzas a una posición donde pudieran restaurar la democracia al pueblo británico. No podíamos simplemente detener el fuego y - este es el punto crucial - dejar a los argentinos allí donde deseaban estar. Si hubiésemos hecho eso nada habría cambiado, a pesar de nuestros esfuerzos, y la agresión hubiese sido consumada".

5. EL BLOQUEO AERONAVAL

Las autoridades británicas adoptaron diversas decisiones que afectaban a la libertad de navegación y tránsito en el teatro de operaciones y en otras zonas más alejadas con él relacionadas.

. El día 12 de abril fué declarada "Zona de Exclusión Marítima" la comprendida en un radio de 200 millas marítimas a partir de las Islas Malvinas.

. El día 30 de abril, coincidiendo con la llegada a la zona de la Fuerza Expedicionaria, la citada "Zona de Exclusión Marítima" se convirtió en "Zona de Exclusión Total", lo que suponía la ampliación del bloqueo marítimo de las islas con un bloqueo aéreo adicional y el consiguiente cierre teórico del aeropuerto de Port Stanley.

. El día 7 de mayo se declaró el "bloqueo" de la costa Argentina, con el anuncio de que cualquier barco o avión argentino que se encontrase a más de 12 millas de la costa sería tratado como hostil.

. El día 10 de mayo fué declarada "Zona de Control Terminal" la comprendida en un radio de 100 millas marinas alrededor de la isla Asunción.

Todas estas medidas, aún cuando no fueran tomadas hasta contar con medios en la zona que pudieran forzar su cumplimiento - presencia de submarinos para la "Zona de exclusión marítima" y posibilidad de interceptación aérea para la "Zona de exclusión total" - tuvieron una eficacia relativa, pues ni el aeropuerto pudo ser cerrado al tráfico durante las operaciones, a pesar de los bombardeos, ni la decisión del bloqueo consiguió encerrar a la totalidad de la flota argentina en sus aguas territoriales.

Sin embargo, es más probable que la decisión del bloqueo aeronaval del territorio continental argentino fuera tomada más como medida necesaria para limitar las posibilidades de reconocimiento e información argentinas que para confinar su flota en las aguas territoriales, ya que para ésta era amenaza suficiente la evidente superioridad naval británica.

.../////...

Como factores que contribuyeron a la adopción de esta decisión han sido citados los tres hechos siguientes:

. El merodeo que hiciera el mercante "Río de la Plata" siguiendo los movimientos de la flota británica durante su aproximación al teatro de operaciones. Detectada su presencia, recibió aviso de un destructor para alejarse.

. La sospecha de que pudiera haber sido un avión "Boeing 707" el que diera la posición del destructor "Sheffield" al avión que lo hundió con un misil "Exocet".

. La presencia del pesquero "Narval" en la zona de operaciones, que fué atacado por helicópteros, y que se comprobó llevaba a bordo un oficial de la Armada argentina. Se pensaba que este barco estaba destinado a la localización de objetivos en zonas de escasa visibilidad.

El establecimiento de una línea de prohibición a todo lo largo de la costa argentina y a 12 millas de distancia de ella tendría un efecto disuasorio, por lo que respecta a la presencia de embarcaciones no identificadas en las próximidades de unidades navales británicas, pudiendo así la flota concentrarse sobre sus objetivos militares.

6. FACTORES CONDICIONANTES DE LAS OPERACIONES

Aparte la distancia del teatro de operaciones al territorio metropolitano británico, el factor más importante condicionante de las operaciones ha sido el climático y meteorológico correspondiente a la época en que se desarrollaron. La programación de las operaciones debía venir supeditada a la proximidad de la entrada del invierno, en que las condiciones meteorológicas se agravarían, impidiendo prácticamente cualquier actividad.

En el período considerado estaban previstas fuertes galernas, con olas de hasta 12 metros y vientos de 70 nudos, racheados y cambiantes. Frecuentes hielos, nieves y aguaceros, con temperaturas inferiores a los cero grados y aguas muy frías, con escasa posibilidades de supervivencia para un ser humano a partir de los 20 minutos. La visibilidad limitada y en ocasiones muy reducida, con escasas horas de luz al cabo del día.

Por lo que respecta al teatro de operaciones terrestre, éste se limita a las dos islas mayores, encontrándose los únicos objetivos de importancia en la mitad Norte de la isla Soledad: Port Stanley, como capital y por contar con las únicas instalaciones logísticas de relativa importancia, así como Port Darwin, nudo único de comunicaciones, con el aerodromo de Goose Green en su proximidad. Fueron por ello los dos únicos puntos con guarnición argentina apreciable.

..././/...

El relieve general es de suaves ondulaciones, de las que emergen algunas sierras de alturas que no superan los 700 metros, principalmente en la mitad septentrional de ambas islas. En la de Soledad esta sierra constituye una espina dorsal en dirección Este-Oeste, que independiza por completo los compartimentos Norte y Sur para el acceso a Port Stanley El terreno es arcilloso, blando y esponjoso, con algunos afloramientos de roca y turba, con vialidad prácticamente nula para vehículos y de muy escaso rendimiento para tropas a pie. No existen carreteras, reduciéndose los caminos a los que unen Port Staley con algunos otros establecimeintos de colonos, que cuentan con riego asfáltico en las inmediaciones de la capital, pero que son intransitables en muchos puntos para todo tipo de vehículos.

Las costas, muy recortadas, ofrecen numerosos abrigos naturales, con infinidad de canales y estrechos entre las numerosas islas. Las dos islas principales se encuentran separadas por el Estrecho de San Carlos, de unos 30 Kms. de anchura media, que corre en dirección NE-SO. De aguas más tranquilas y costas más regulares y abrigadas que el resto del perímetro insular, dispone de playas de fácil acceso. Por ello sería elegido como zona de desembarco, además de por su distancia a la capital, lo que, si bien pudiera ser un inconveniente para la posterior maniobra terrestre, impediría la llegada de efectivos argentinos en tiempo oportuno. La acción sobre la isla de Pebble iría destinada a facilitar el acceso NE al canal.

7: LA MANIOBRA TACTICA

Podemos considerar la guerra de las Malvinas dividida en cuatro fases perfectamente diferenciadas:

. El asalto anfibio argentino del 2 de abril, denominado "Operativo Rosario".

. El apresto de las respectivas fuerzas para la batalla, con el desplazamiento de la fuerza operativa británica y la organización de la defensa argentina.

. La batalla aeronaval.

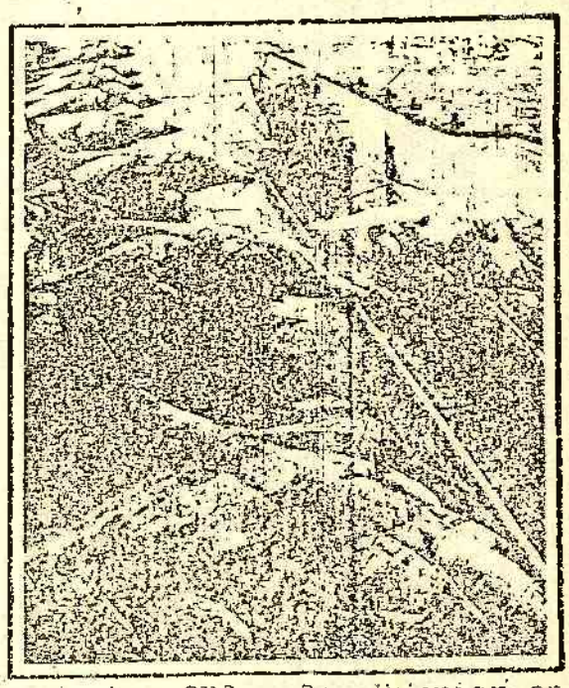
. La batalla terrestre.

Examinados los aspectos más importantes de las dos primeras, pasaremos al análisis de la maniobra, tanto aeronaval como de desembarco y posterior fase terrestre.

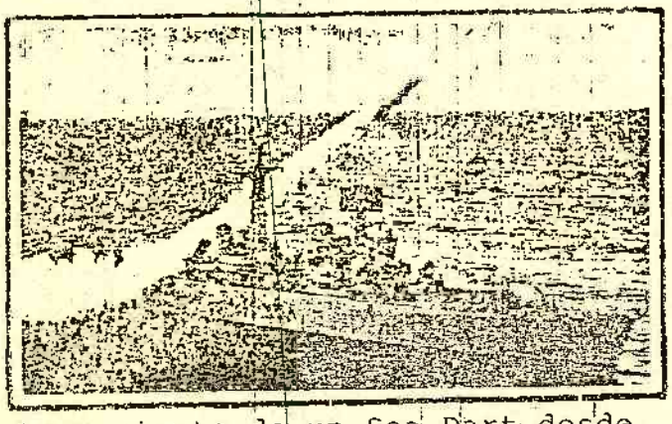
.../// ...

7.1. La batalla aeronaval

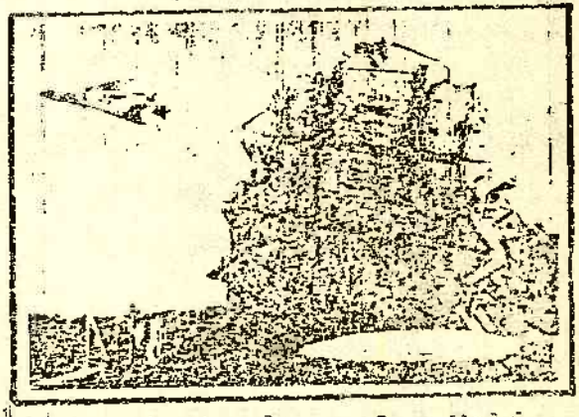
Dejando al margen la ocupación por las tropas británicas de las Islas Georgia del Sur - acción que se puede comparar con el "Operativo Rosario" por la escasez de la guarnición argentina y la distancia al continente - la tercera fase, la batalla aeronaval, comienza el 30 de abril con las primeras incursiones aéreas británicas contra Puerto Argentino. La acción sobre Georgia del Sur se saldó con el hundimiento del submarino argentino "Santa Fe" y el apresamiento de 261 argentinos entre los cuales debe incluirse la tripulación del citado submarino, lo que da idea de la escasa guarnición de la isla.



Harrier GR3 y Sea Harrier en la cubierta del Hermes.



Lanzamiento de un Sea Dart desde el destructor Bristol



Lanzamiento de un Sea Wolf

7.1.1. Acciones navales

Las únicas acciones puramente navales, es decir de buque a buque, llevadas a cabo por la flota británica, fueron el hundimiento del crucero argentino "General Belgrano" por el submarino "Conqueror" y el del transporte "Isla de los Estados".

.../.../...

El resto de los ataques sufridos por unidades navales argentinas - hundimiento del pesquero "Narval" y averías en los transportes "Río Carcaña" y Bahía Buen Suceso", aviso "Alférez Sobral" y guardacostas "Río Iguazú" - fueron producidos por aviones o helicópteros británicos.

Por parte argentina, la flota de superficie quedó relegada a sus aguas territoriales después del ataque al "General Belgrano". Aunque los británicos no informaron nunca sobre el asunto, existe constancia, de fuente argentina, de dos acciones a cargo de submarinos: el torpedeamiento y avería de una fragata tipo 22, no identificada, y el ataque al portaaviones "Invencible - posiblemente a cargo del submarino S-209 "San Luis" - que costó a éste 70 horas de inmersión para eludir la reacción británica. Esta información ha sido confirmada por el diario "Washington Post", que afirma que al menos un submarino argentino estuvo en la mar por un tiempo superior a un mes y regresó sin daño a puerto después de atacar a la flota inglesa.

7.1.2 Acciones aéreas

Podemos clasificar en tres tipos las acciones aéreas que tuvieron lugar durante la guerra de las Malvinas:

- Combates avión-avión, que disminuyeron en número conforme las operaciones avanzaban.

- Ataques a tierra en apoyo de acciones propias, con aviones "Harrier" británicos y "Pucará" argentinos.

- Ataques a la Royal Navy por aviones argentinos, que a su vez subdivideremos en tres clases:

  . raids de poca envercadura, llevados a cabo por aviones "Pucará" y "Aermacchi",

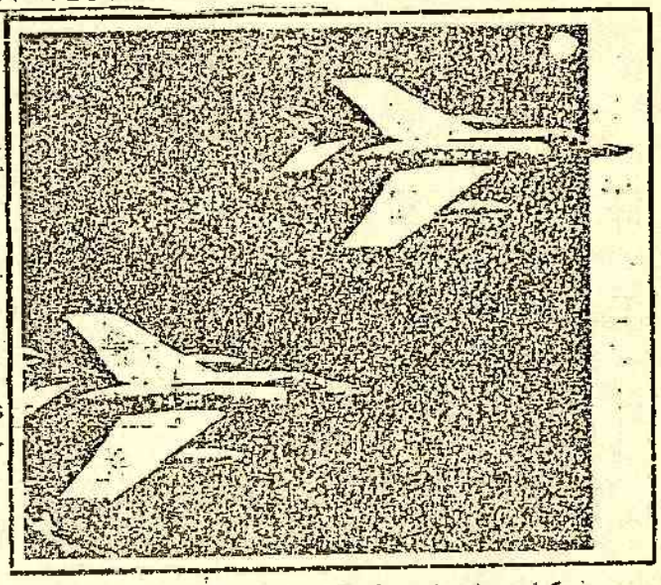
  . ataques con bombas por aviones "Skyhawk", el tipo de acción más frecuente, y

  . ataques con misiles, llevados a cabo por el binomio "Super Etendard-Exocet".

Por lo que respecta al combate aéreo clásico, observadores situados en el bando argentino afirman que los "Harrier" se mostraron inferiores a los "Mirage", mientras que obtuvieron mejores resultados cuando se trataba de interceptar los "Skyhawk" que atacaban a la flota. Sin embargo, una fuente oficial de las Fuerzas Aéreas afirma que a partir del momento en que fueron dotados con los misiles "Sidewinder" se constituyeron en enemigos implacables y de gran eficacia en el combate a alturas bajas y medias.

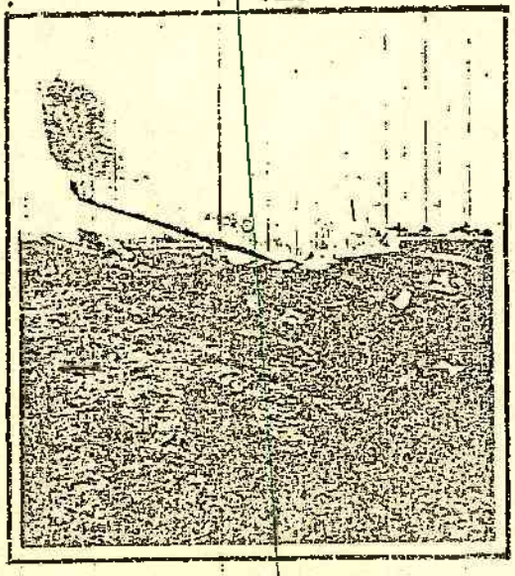
.../.../...

Fuentes británicas, sin duda con evidente afán de promocionar la industria de guerra nacional, llegan a afirmar que los "Harrier" obtuvieron 31 victorias aéreas confirmadas sin perder un sólo aparato y que los 14 misiles "Sidewider" disparados por la Escuadrilla 800, embarcada en el portaaviones "Hermes", derribaron 13 aviones argentinos.



Super Etendard de la Aviación naval argentina.

Las misiones contra objetivos terrestres de uno y otro bando pueden considerarse como clásicas, sin aportar novedades dignas de señalar. La falta de experiencia en operaciones aeroterrestres fué acusada por los "Sea Harrier", que sufrieron severas pérdidas ante la AAA, por lo que hubo que recurrir a los "Harrier GR3 de la RAF, mejor entrenados en estos procedimientos tácticos. Las escasas misiones realizadas por los aviones de bombardeo "Vulcan" no resultaron todo lo eficaces que era de esperar; no consiguieron inutilizar la pista del aeropuerto de Por Stanley y en una misión contra la instalación radar de esta capital solo consiguieron derribar las antenas - con un misil antiradar "Shrike" - debiendo aterrizar en Brasil a su regreso el avión que realizó esta misión, al no poder reabastecer en vuelo por rotura de la lanza. Fueron las acciones de bombardeo a mayor distancia jamás realizadas, 5.600 kms. desde la isla de Ascensión, con tres abastecimientos en vuelo a lo largo del recorrido.

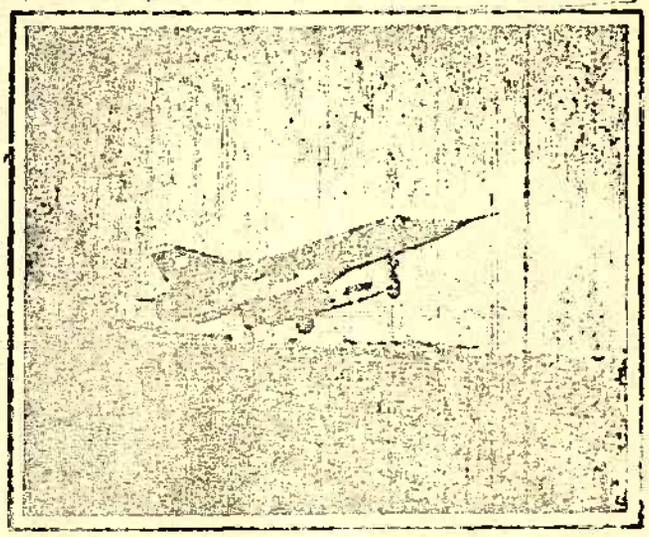


Restos de un Pucará, destruido por bombardeo.

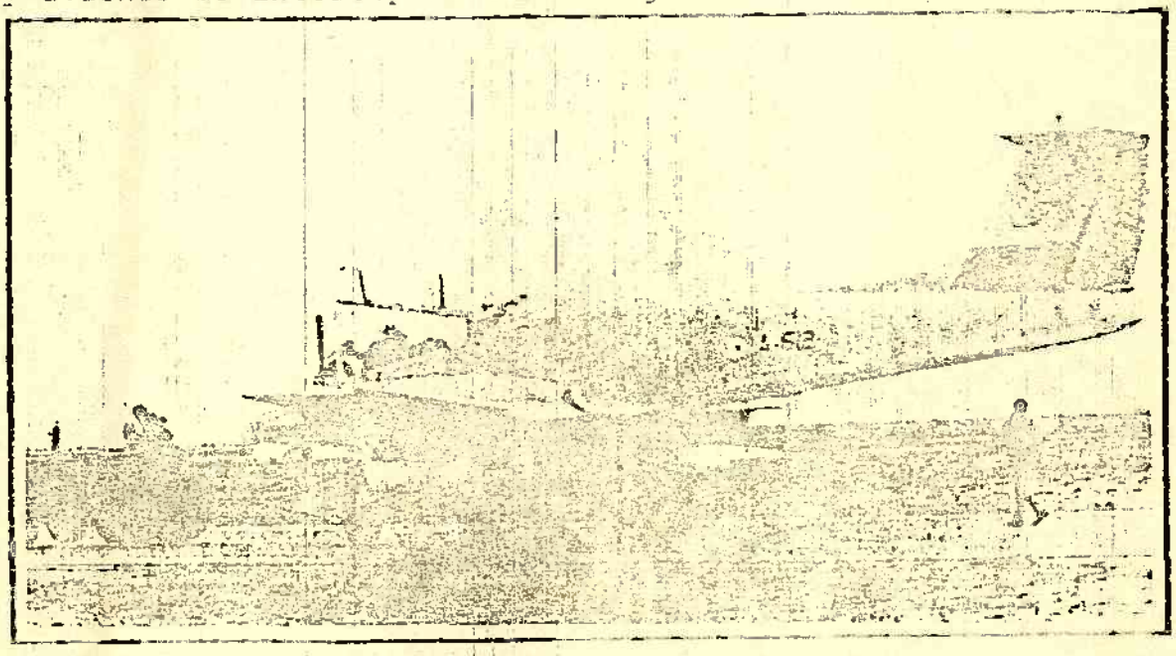
La contribución más efectiva de la aviación argentina fueron sus ataques a la flota británica. Hubo incursiones, más bien simbólicas, de aviones "Pucará" y "Aermacchi" procedentes de las islas sobre objetivos navales, constituyendo una sorpresa las acciones de estos últimos, dadas las limitaciones inherentes a estos aviones de entrenamiento.

.../// ...

En sus ataques desde bases situadas en el continente, la aviación argentina se enfrentó a diversos problemas: las condiciones climatológicas que limitaban la visibilidad y techo; la situación de los objetivos en la zona límite de la autonomía; la carencia de medios aéreos adecuados de reconocimiento y detección; y el potencial de la defensa antiaérea de la fuerza operativa británica. Para eludirlos desarrollaron diversas técnicas como lanzamiento de una primera oleada para detección de objetivos y señalamiento a las siguientes, vuelo a ras de agua para evitar la localización y la acción de la defensa antiaérea, y diversión y saturación de radares enemigos con otros aparatos, incluso civiles sin armar. A base de aeronaves civiles se organizó el Escuadrón "Fenix", que constituyó una valiosa ayuda en el guiado de escuadrillas de ataque hasta las proximidades de los objetivos, en la retransmisión de comunicaciones entre el Comando FAS y los cazabombarderos y en salidas de diversión para confundir a los radares y aviones de interceptación enemigos.

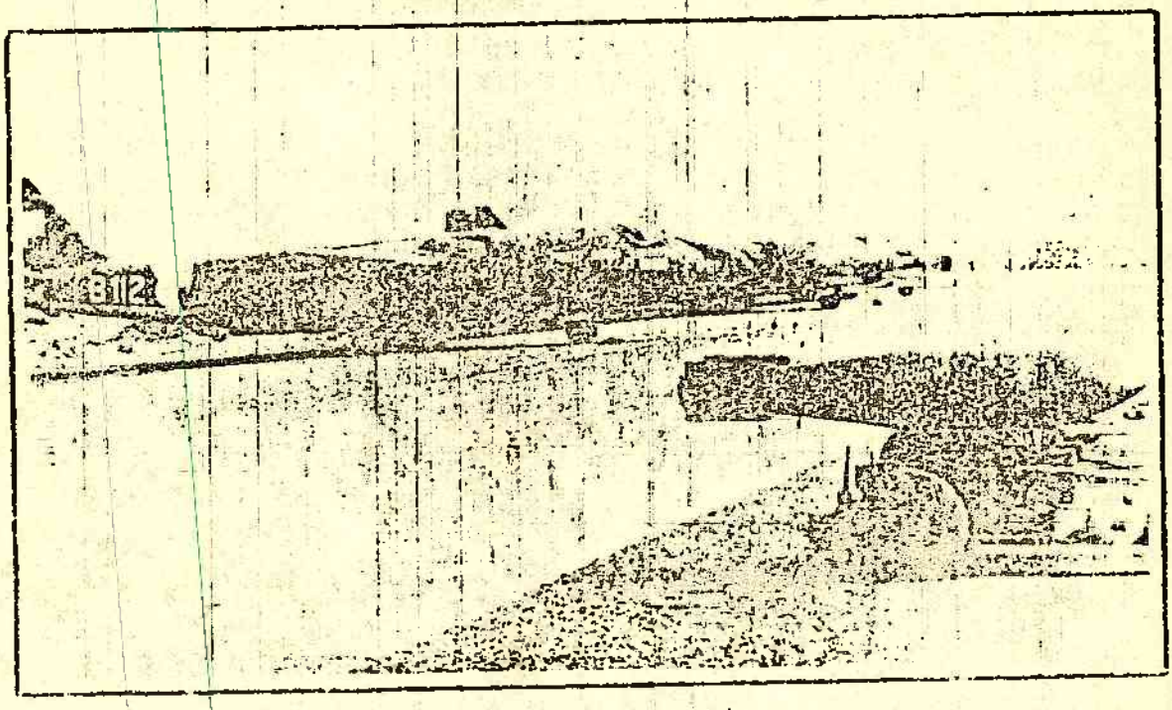


Mirage III



Pucará

.../...



Canberra argentinos

La distancia a los objetivos obligaba a ajustarse en las misiones a un perfil alto-bajo-alto y el escaso tiempo sobre los objetivos imposibilitaba el empeñarse en combates avión-avión.

La necesidad de volar a muy baja cota, hizo que perdieran eficacia los ataques con bomba, ya que al ser lanzadas - a veces a distancias de solo diez metros - no había tiempo suficiente para el armado del detonador, por lo que - según confiesan fuentes británicas - un 80% de las bombas que hicieron blanco no explosionaron (la fragata "Plymouth", por ejemplo, recibió cuatro bombas sin que ninguna de ellas hiciera explosión). Por el mismo motivo, algún avión argentino fué alcanzado por los mismos efectos de la explosión por él provocada.

La actuación del binomio "Super Etendard-Exocet" se materializó en tres ataques, que tuvieron como resultado el hundimiento del "Sheffield" y del "Atlantic Conveyor", y según fuente argentina, la puesta fuera de combate del portaaviones "Invencible", no reconocida por los ingleses, pero que hoy parece evidente. En este último ataque parece que el misil fué lanzado a ras de agua por una escuadrilla de cuatro "Skyhawk", para protegerlo de los radares enemigos y que en el último momento se quedaron retrasados para rematar el ataque con bombas.

.../// ...

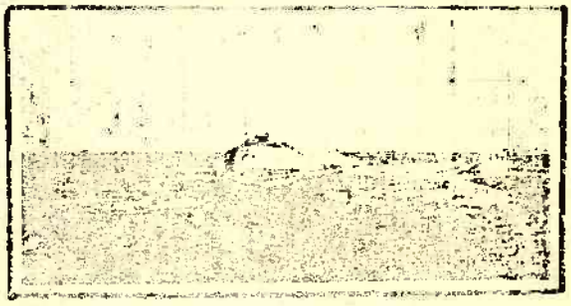
Según estadísticas argentinas, los "Super Etendard" realizaron 26 misiones, en el curso de las cuales se lanzaron 7 "Exocet", 5 de los cuales hicieron blanco.

El "Exocet" que hundió el "Atlantic Conveyor" parece ser iba dirigido contra el portaaviones "Hermes", siendo apartado de su objetivo inicial por las contramedidas electrónicas de un helicóptero "Lynx".

7.13. La defensa antiaérea

La defensa antiaérea establecida en tierra contaba con misiles tierra-aire del tipo "Blowpipe" y "Rapier" por parte británica y "Blowpipe", "Tigercat" y "Roland" del lado argentino, a los que se unían los cañones antiaéreos de 35 y 20 mm.

Para la detección radar y dirección de tiro contaban los argentinos con los radares AN/TPS-43 y AN/TPS 44 y con la dirección de tiro Super Fledermaus, que, según fuentes británicas, fué incapaz de dirigir el tiro contra los aviones "Harrier", quizá debido a las contramedidas electrónicas utilizadas por el adversario.



Lanzador Tigercat argentino

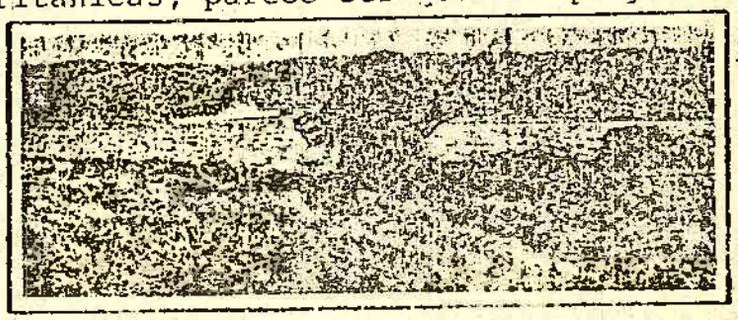
Se señala una notable actuación defensiva en ambos bandos del misil tierra-aire ligero "Blowpipe" contra acciones de ataque a tierra, pero parece ser que la mayor eficacia de la defensa antiaérea argentina la propocionaron los cañones. Los ingleses reconocen dos helicópteros "Gazelle" derribados por el misil "Blowpipe", un "Harrier" derribado por misil

Cañón AA. argentino en acción

.../// ...

"Roland" cuando volaba a 12.000 pies, y cinco "Harrier" abatidos por cañones antiaéreos. Por su parte, los argentinos justifican la escasa resistencia final de Puerto Argentino con la dificultad en proporcionarles apoyo aéreo debido al despliegue británico de misiles "Rapier", Hawk" y "Blowpipe", que crearon un paraguas defensivo impenetrable para su aviación, que, hay que reconocer, se encontraba ya muy quebrantada.

En cuanto a los sistemas de defensa aérea instalados en las unidades navales británicas, parece ser que los proyectiles "Seawolf" respondieron bien, pero no así los "Sea Dart", que desfraudaron las esperanzas en ellos depositadas.



Unidad de tiro Rapier británica en la Bahía de San Carlos.

El propio Ministro de Defensa británico reconoció que se habían producido fallos en algunos materiales, y concretamente en los misiles "Rapier", lo que provocó las críticas de la industria de guerra nacional.

Las estadísticas dadas por los ingleses sobre derribos de aviones argentinos incurren en contradicciones, pues mientras en un documento se afirma haber sido disparados 27 misiles "Sidewinder" con 24 blancos obtenidos, en otro se contabilizan 26 derribos por "Sidewinder". Del mismo modo, mientras estas estadísticas atribuyen todos los derribos de "Mirage" a misiles de diversos tipos, el capitán de un buque auxiliar afirma haber derribado 5 de estos aviones con sus cañones "Bofors" de 40/70. También se atribuyen 7 derribos a los cañones "Aden" de 30 mm.

7.2. La maniobra terrestre

Relacionadas en orden cronológico, las acciones significativas de la maniobra terrestre fueron las siguientes:

. Intento de helidesembarco en la Isla Soledad.

. Acción de comandos sobre la isla Pebble.

. Desembarco en la bahía de San Carlos.

. Toma de Port Darwin y Goose Green

. Traslado a la región de Puerto Argentino.

.../...

. Desembarco en Pleasant Bay y ocupación de las alturas inmediatas a la capital.

. Rendición de la guarnición de Puerto Argentino.

El día 1º de mayo, coincidiendo con un intenso bombardeo naval y aéreo de la Isla Soledad, se intenta un desembarco helitransportado en diversos puntos de la misma, que fué rechazado, al parecer con pérdidas importantes británicas, que fueron silenciadas por el Mando.

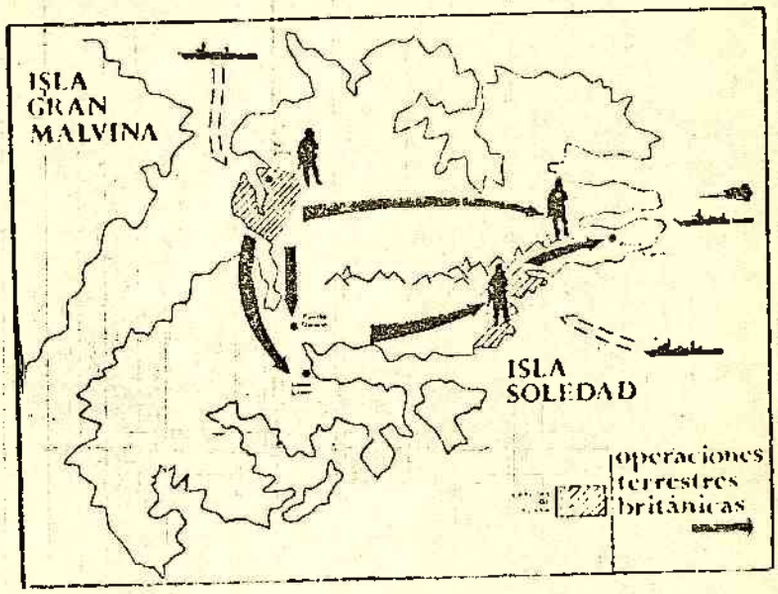
La acción sobre la isla Pebble, en la extremidad Norte de Gran Malvina, tuvo por finalidad la destrucción de una estación radar, depósitos de municiones y aviones "Pucará". Fué precedida por el desembarco de comandos desde botes neumáticos el día 11 de mayo, para obtención de información sobre objetivos y zonas de aterrizaje de helicópteros. En la noche del 14 al 15 desembarcaron una sección de Comandos de la Marina (SBS) y un observador avanzado de artillería para dirección del tiro naval, mientras se realizaba la voladura de los objetivos previstos. La acción se saldó, según fuente británica, con la destrucción de la estación radar, los depósitos de munición y 11 aviones "Pucará", y sólo dos heridos entre los participantes ingleses, que fueron evacuados en helicópteros "Sea King".

El 21 de mayo y en días posteriores, se efectuó en la bahía de San Carlos, al Oeste de la Isla Soledad, el desembarco de un total de 8 batallones pertenecientes a la III Brigada de Comandos y a la V Brigada de Infantería. El desembarco de los gruesos, procedentes de los buques que habían entrado en el canal que separa las dos islas, fué precedido por el de paracaidistas helitransportados. El desembarco no produjo apenas bajas en combate terrestre, dos helicópteros "Gazelle" derribados, debido a lo reducido de la guarnición argentina de San Carlos, que se retiró casi sin combatir dejando nueve prisioneros, pero las pérdidas fueron importantes en buques, hombres y material, a causa de la vigorosa reacción de la aviación argentina, que hundió el portacontenedores "Atlantic Conveyor", las fragatas "Antelope" y "Ardent" y el destructor "Coventry", averiando otros varios.

A partir de este desembarco y desde la cabeza de playa establecida en la Bahía de San Carlos, que fué abundantemente abastecida de material durante la duración de las operaciones se inicia la maniobra terrestre con un movimiento envolvente de tenaza hacia Puerto Argentino, bordeando la zona montañosa

.../////...

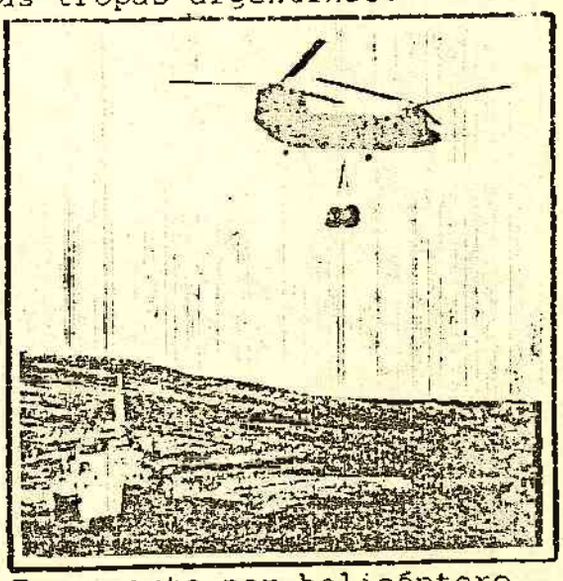
central, por el Norte a través de Douglas y Teal, y por el Sur en dos fases, la inicial de ataque a Port Darwin y Goose Green, y la segunda de aproximación a la capital.



Las fuerza británicas llegaron a Port Darwin, en el istmo que une las zonas Norte y Sur de la Isla Soledad, objetivo importante por controlar el acceso Sur a Puerto Argentino y el aerodromo de Goose Green, del que partían la mayor parte de las salidas de apoyo aéreo directo de los "Pucará", y la segunda guarnición militar argentina en importancia de las islas, con cerca de 1.400 hombres. La toma de Port Darwin se realizó el 28 de mayo sin grandes dificultades, en una operación clásica montada por los Batallones 2º y 3º del Regimiento Paracaidista, precedida de un movimiento nocturno de aproximación a pie para ocupar la base de partida. Desde ella se realizó el ataque mediante una acción frontal fijante, con apoyo artillero importante, y un movimiento envolvente para caer sobre la retaguardia de las tropas argentinas.

Mayores dificultades tuvieron las tropas británicas para la toma de la localidad de Goose Green, que hubo de ser sometida a 10 horas de fuego intenso antes de ser ocupada. La operación costó a las tropas atacantes 34 heridos y 18 muertos, entre ellos el Teniente Coronel Jefe del Batallón; por parte argentina se produjeron 45 muertos.

El número de prisioneros argentinos como consecuencia de ambas operaciones sucesivas fué superior a 1.200. Con la toma de estas dos localidades, únicas con guarnición



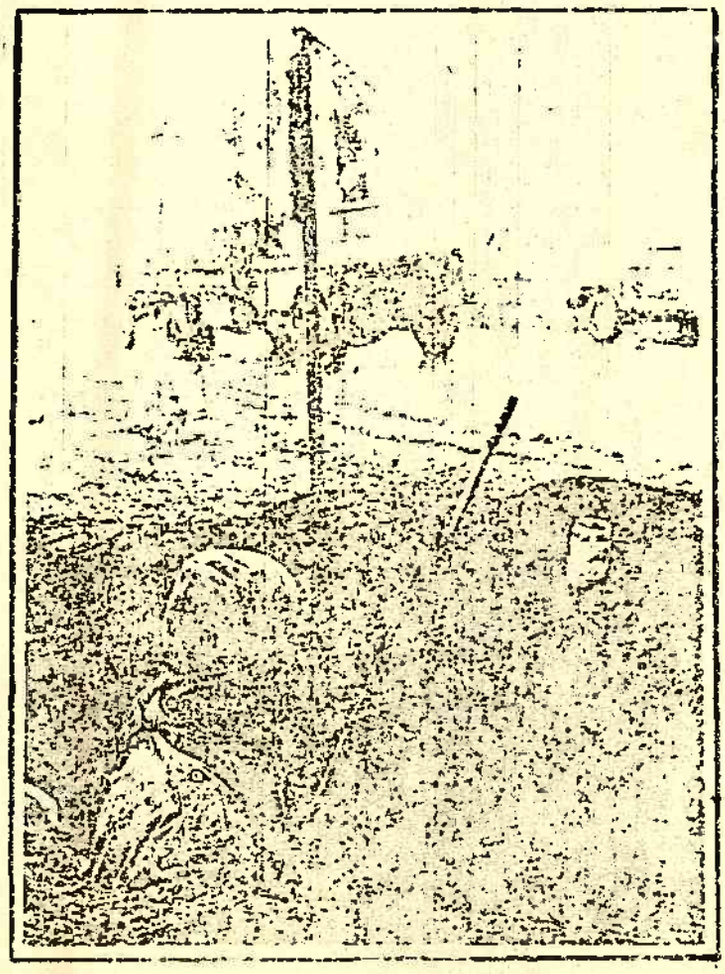
Transporte por helicóptero Chinook en la Bahía de San Carlos.

.../////...

importante en la isla, aparte Puerto Argentino, quedaba abierto el camino hacia la capital y las fuerzas británicas dispondrían de un aeródromo en el que posar en tierra los aviones "Harrier" necesarios para el apoyo de operaciones posteriores, al que se unirían las pistas de circunstancias que se habilitaban en la cabeza de playa de San Carlos.

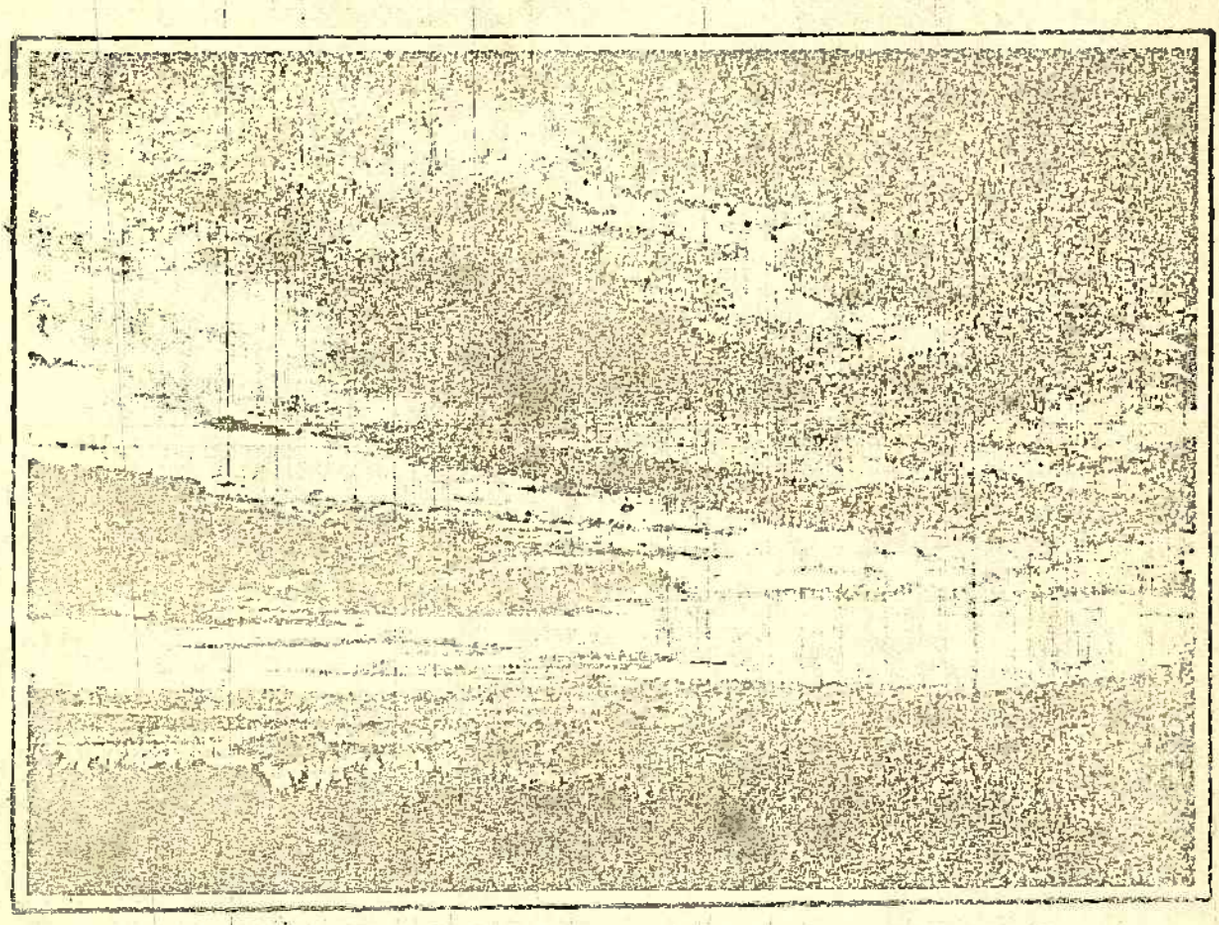
Entre tanto, el avance iniciado por el Norte había progresado sin grandes problemas, a pesar de las dificultades que el terreno presentaba, al no encontrar ninguna resistencia argentina, de modo que el día 31 de mayo daban ya vista al Monte Kent. La progresión por el Sur fué máslenta, por la necesidad de montar el ataque a Port Darwin y Goose Green y la necesaria reorganización posterior.

Esta progresión por el Sur fué combinada con un nuevo desembarco en la zona de Fitzroy, en Pleasant Bay. El Mando británico justifica la necesidad de este desembarco, en el que sufrieron numerosas bajas, por las pérdidas de helicópteros ocasionadas por el hundimiento del "Atlantic Conveyor" en la Bahía de San Carlos. Al parecer recibieron información por la red telefónica de la isla, de un granjero de la zona, en el sentido de que ésta se hallaba desguarnecida de tropas argentinas. Efectivamente, no hubo reacción terrestre argentina, pero el desembarco pudo ser observado y en la lógica reacción aérea, muy eficaz por no estar todavía instalada la defensa aérea en tierra, ya que los misiles Rapier estaban siendo transportados por helicóptero, se produjo el hundimiento del buque de desembarco "Sir Galahad" y de la fragata "Plymouth", siendo tocados otro buque de desembarco -"Sir Tristram" - y al menos otra fragata. En el "Sir Galahad" perecieron 56 hombres del Batallón de Guardias de Gales y los argentinos contabilizan unas 400 bajas británicas entre muertos y heridos (131 según fuentes inglesas).



Soldado argentino en un pozo de tirador.

...///...



Vista de Puerto Argentino

Las dos acciones convergentes sobre Puerto Argentino, que tenían por objetivo los montes Kent y Challenger, que dominan la capital al Norte y Sur, respectivamente, sufren un compás de espera para permitir la acumulación de medios logísticos y los cambios de asentamientos de la artillería de 105 por medio de helicópteros.

El día 10 de junio se llevaron a cabo dos acciones frontales simultáneas, de las cuales la de mayor importancia fué la dirigida contra el Monte Kent, por considerarse posición clave en el perímetro de la Zona de Seguridad del sector defensivo de Puerto Argentino. En esta acción fué resolutiva la actuación de la artillería británica, con un total de cinco Baterías de 105 mm. a 6 piezas. Se realizaron acciones muy rápidas de contrabatería, con proyectil rompedor y espoleta a tiempos, lo que produjo bajas importantes en las posiciones argentinas con insuficiente protección y densidad de ocupación muy superior a la normal. A este apoyo se unió el de la artillería naval sobre objetivos puntuales.

.../...

El día 13 de junio llegaron las tropas británicas a las afueras de Puerto Argentino, estableciéndose de común acuerdo una zona de la capital a la que pudiera acogerse la población civil, y produciéndose la rendición de la guarnición argentina el día 14, sin que la batalla final de Puerto Argentino llegara a tener lugar.

8. ASPECTOS PARTICULARES DEL CONFLICTO

8.1. La información

El mismo representante militar del Reino Unido reconoce en su informe ante el Comité Militar de la OTAN: "Antes de la invasión argentina de las Islas Falkland, la cobertura de nuestros servicios de información sobre las Fuerzas Armadas argentinas era muy limitada y abarcaba únicamente aspectos muy generales sobre organización, equipo y fuerza".

"La ruptura de hostilidades requirió que las Secciones de Inteligencia de los Estados Mayores produjeran la misma clase de detalles que los Estados Mayores Operativos están habituados a tener sobre las fuerzas del Pacto de Varsovia".

"A medida que transcurría el tiempo, aumentó nuestro conocimiento de las fuerzas argentinas y de su dispositivo. A todos los civiles y marinos que habitaban en las islas se les interrogó con detalle. Un isleño, incluso había fotografiado el equipo argentino y tomado notas de su disposición en los alrededores de Port Stanley. Su película, que fué sacada de contrabando, proporcionó la primera confirmación de la presencia de sistemas de misiles Tigercat, radar "Skyguard" TPS-45 y las posiciones de la artillería de campaña y antiaérea. El resultado es que se pudo realizar un superponible detallado de las posiciones argentinas en los alrededores de Port Stanley para el 28 de abril".

Es poco probable, sin embargo, que para la confección del citado superponible se utilizasen únicamente las informaciones procedentes de la población local. Para ello pudieron contar con la colaboración de los medios de reconocimiento estadounidenses, entre los que se han citado los aviones de reconocimiento estratégico U-2 y SR-71, así como el conocido con el nombre de "Blackbird".

Por lo que respecta a satélites de reconocimiento fotográfico, se puede asegurar que contaron sin duda con la información procedente de los de la familia "big Bird", que puede detectar objetos de hasta 15 cm. y de los cuales se viene lanzando uno por año a partir de 1.976. El día 11 de mayo, los Estados Unidos pusieron en órbita el que hacia el

..././/...

número 18 de este tipo. Igualmente sobrevolaba diariamente la zona un satélite del tipo KH-11 - el número 4, puesto en órbita el 3 de septiembre de 1.981 - situado en una órbita más alta y que envía a tierra en forma digital la información recogida. Es posible, por otra parte, que los británicos tuviesen también acceso a la información facilitada por el NOSS-3 (satélite de vigilancia naval oceánica), que sobrevolaba la zona.

Aunque no está comprobada la ayuda que en materia de información pudiera proporcionar la URSS a la Argentina, ciertos hechos evidentes demuestran que los soviéticos aprovecharon las ventajas que la ocasión les ofrecía:

- El barco "Primorye", dotado de instalaciones para observación radar, sonar y de radio-interceptación, abandonó su zona de trabajo habitual, entre Escocia e Irlanda, para seguir al transatlántico "Canberra".

- Aviones TU-142 "Bear" realizaron vuelos entre Cuba y Angola, siguiendo los movimientos de la flota británica y efectuando misiones de reconocimiento electrónico y escucha radio.

- Las condiciones de bloqueo impuestas por los británicos determinaron que los soviéticos retiraran estos medios de reconocimiento, pero sus satélites siguieron funcionando, siendo puestos en órbita 7 "Cosmos" durante las fechas del conflicto.

8.2. La propaganda

Las acciones de propaganda fueron inteligentemente dirigidas y coordinadas a nivel nacional por Gran Bretaña, que ha demostrado gran experiencia en la labor de dirección de la opinión pública. Las dos operaciones recientes de propaganda para convencer a ésta de la necesidad de realizar gastos militares y conseguir la aprobación de éstos en el Parlamento, se habían realizado con motivo de:

- La operación "Crusader", para comprobar la capacidad de refuerzo en 48 horas al C.E. I destacado en Alemania.

- El Plan "Trident", cuyo gasto era dudoso que fuera aprobado por el Parlamento.

Con respecto a la guerra de las Malvinas, una vez sensibilizada la opinión pública con la aparición ante las pantallas de la Primer Ministro, ministros y miembros del Parlamento, se organizó una campaña de propaganda televisiva, en la que se insistía en los siguientes aspectos:

.../////...

- necesidad del empleo de medios bélicos ante la agresión y la imposibilidad de resolver el conflicto por la vía diplomática;

- manipulación de la información procedente de Argentina, en la traducción o en ciertos matices;

- relieve dado a los esfuerzos diplomáticos del General Haig e insistencia en los lazos que unen a Gran Bretaña y EE.UU.

- presentación de los medios bélicos nacionales y campaña publicitaria acerca de su eficacia;

- campaña sobre la moral de los combatientes, con presentación de aspectos anecdóticos - salones de los trasantlánticos, instalaciones y actividades de recreo y entrenamiento en los barcos de guerra - ocultando las dificultades de la travesía y adversas condiciones meteorológicas.

Se observó una solución de continuidad en la campaña televisiva a partir del hundimiento del "Sheffield", desapareciendo de las pantallas la Primer Ministro hasta el momento de la conquista de Goose Green, en que las operaciones volvían a tomar un aspecto netamente favorable a Gran Bretaña.

El portavoz oficial del Ministerio de Defensa fué siempre muy escueto en la presentación de las noticias y los comunicados oficiales. En numerosas ocasiones, no se correspondieron con la realidad, conocida con posterioridad, en lo que respecta a número de bajas o presentación de determinadas acciones.

Es significativa la declaración del representante ante el Comité Militar de la OTAN: "Desde el primer momento estuvo claro para nosotros que la presentación de la operación al Parlamento y al público inglés era de la mayor importancia. A veces fuimos acusados de dar demasiada información y otras de dar demasiado poca. Creemos que el público tiene derecho a conocer lo que ocurre, pero este derecho está inevitablemente condicionado por la necesidad de preservar la seguridad de nuestras fuerzas y, en caso de daños o pérdidas, minimizar la angustia de las familias de los que sirven en la Fuerza Expedicionaria. En ocasiones, por consiguiente, juzgamos necesario reservar información. Fué preciso comprobar siempre cuidadosamente qué información facilitábamos.

Embarcamos con la Fuerza Expedicionaria 28 corresponsales, locutores de radio y TV, cámaras, etc. Navegaron en los barcos y desembarcaron con las tropas. Aquellos de ustedes que hayan escuchado la radio, estoy seguro opinaron que los reportajes fueron de gran calidad. Nosotros los consideramos como un valioso complemento a las declaraciones más formales, necesariamente concisas, hechas por los portavoces oficiales y basadas en los informes de las operaciones".

.../////...

Sin embargo, la difusión de la propaganda televisiva también tiene sus inconvenientes, y a un observador avisado no se le podían escapar determinados aspectos, como:

. las servidumbres del terreno;

. las limitaciones del material, ausencia de carros pesados - por las citadas servidumbres del terreno -, pobreza en artillería naval y escasez de bocas de fuego;

. la presentación de los barcos portacontenedores habilitados como portaaeronaves les individualizaba como objetivo preferente;

. las pésimas condiciones climatológicas, que determinaron que la información meteorológica fuera declarada materia reservada;

. la publicidad dada a cartas de combatientes y otras indiscreciones, que eran fuente de información para observadores militares.

8.3. La logística

Ya tratado el tema de la movilización de la flota mercante británica, no haremos más que citar la afirmación del representante Militar del Reino Unido en la OTAN: "Posiblemente no hubiéramos podido enfrentarnos con las enormes cantidades de material y personal a mover hacia el Atlántico Sur con la Armada y la Flota Auxiliar solas, aunque utilizamos más del 85% de la Flota Auxiliar. Pero con la excelente cooperación del Departamento de Comercio, fué posible fletar y requisar todos los barcos que necesitamos". Se cifra en 400.000 metros cúbicos de combustible los utilizados para necesidades marítimas y más de 100.000 toneladas de material las transportadas por esta vía.

Inútil insistir sobre la importancia logística de la base de Ascensión. Continuaremos refiriéndose al informe del citado Representante Militar: "La Isla Ascensión era la base terrestre más próxima, de cualquier tipo, que pudimos utilizar, pero no era práctica ni eficaz como base operativa avanzada. Sin embargo, nos permitió ahorrar tiempo, enviando por aire personal para embarcarlo en navíos con destino a las Falkland. También nos proporcionó capacidad aérea para abastecimientos de emergencia. Al término de la operación habíamos movido 5.537 hombres y 6.307 toneladas de material a través de la Isla de Ascensión, empleando más de 600 salidas de C-130 y VC-10 de la RAF. La Isla de Ascensión fué también la base desde la que se montaron las salidas de reconocimiento marítimo y bombardeo, apoyadas por los aviones "Victor" para abastecimiento en vuelo".

.../.../...

Hay que citar, del mismo modo, que las autoridades británicas contaron con las facilidades del aeropuerto de Dakar como escala para sus vuelos desde la metrópoli, registrándose en el mismo una extraordinaria actividad en cuanto a escalas de aviones C-130 británicos durante las fechas del conflicto.

En el capítulo de la logística, jugó un importante papel la ayuda proporcionada por los Estados Unidos a su aliado británico. Además de lo ya señalado en el apartado dedicado a la información, fuentes de la Inteligencia Naval argentina señalan la presencia de buques de apoyo, en número no determinado, que habrían sido proporcionados por la Marina de guerra de los Estados Unidos, así como el importante papel desempeñado por los aviones cisternas KC-135 de la USAF.

De cualquier modo, es preciso señalar que fuentes británicas han reconocido ya el papel jugado en materia de apoyo logístico por parte de los Estados Unidos, singularmente en los siguientes aspectos:

- seis millones de litros de combustible;
- munición de 20 mm., en cantidad no determinada;
- boyas-sonar antisubmarinas;
- indicadores de objetivos con dispositivos laser;
- 100 misiles aire-aire AIM-9L "Sidewinder";
- radares para misiles embarcados "Sea-wolf";
- aviones cisternas KC-135, destacados en Gran Bretaña, para cubrir la ausencia de los británicos enviados a la Isla de Ascensión;
- inteligencia.

A ello habrá que añadir el boicot que hicieron a la Argentina la mayor parte de los países suministradores de material de guerra.

8.4. Sanidad y alimentación

Nos referimos a estos apartados, como factores fundamentales a tener en cuenta en el mantenimiento de la moral del combatiente y a los que la organización británica dedicó especial cuidado.

.../// ...

Aunque el Gobierno británico no ha publicado oficialmente estadísticas sobre las bajas sufridas durante el conflicto y no se estima probable su publicación mientras la opinión pública continúe sensibilizada, se calcula que hayan fallecido, aproximadamente, uno de cada diez heridos. Ello se considera una óptima proporción, si se compara con las cifras deducidas de recientes conflictos.

Factor fundamental en el éxito sanitario fué el tiempo de evacuación hasta el órgano específico de tratamiento, para el que se estimó que las bajas clasificadas de primera urgencia deberían ser tratadas en plazo no superior a seis horas, y a lo que contribuyó grandemente el importante papel jugado por los helicópteros.

Además, gran parte de los cirujanos movilizados procedían del Hospital Militar de Irlanda del Norte, a los que se atribuye una gran experiencia en el tratamiento quirúrgico de heridas producidas por bala o explosión.

El escalonamiento para el tratamiento sanitario fué el siguiente:

- Primera cura, por el combatiente más próximo;
- Cura y evacuación, por los sanitarios, al Puesto de Socorro de la Unidad;
- Puesta en estado de evacuación, por el médico de la Unidad.
- Hospital de Campaña, con puesto de Clasificación y Equipo Quirúrgico, en la cabeza de playa de San Carlos, aprovechando una antigua nave dedicada a la refrigeración de carne.
- Hospital de Zona flotante, a bordo del transatlántico "Uganda", muy bien dotado en medios, incluyendo unidades de cuidados intensivos y de tratamiento de quemados.

En el capítulo alimentación, importante porque la campaña supuso una estancia a bordo de 30 días, sin escalas para un contingente estimado en 27.000 hombres, y más de 20 días de campaña terrestre, son de destacar los siguientes puntos:

- A bordo, todo el personal consumió raciones normales, a base de productos frescos, mientras éstos existieron. Posteriormente, durante la mayor parte de la travesía, se consumieron raciones a base de productos congelados.
- Un buque frutero, frigorífico, sirvió de almacen central para productos perecederos, encargándose los helicópteros de la distribución de suministros a las diferentes unidades navales.

.../.../...

- Un buque tanque se encargó de la distribución de agua.
- Un refuerzo en abastecimientos, especialmente para las primeras unidades navales, tuvo lugar en aguas de la Isla Ascensión, a la que habían llegado a través de un puente aéreo establecido desde Gran Bretaña.
- En la menor cantidad posible, se utilizaron raciones especiales de campaña en frío, con poder energético superior a las 5.000 calorías, en razón a las especiales condiciones meteorológicas y a las largas marchas con pesada impedimenta.

Otros aspectos relacionados con la moral del combatiente, fueron los correspondientes al Recreo del Soldado, para impedir que el tedio o la angustia hicieran presa en las tropas. Se hizo todo lo posible por facilitar la llegada del correo, lanzando las cargas postales en contenedores especiales suspendidos de paracaídas, que eran recogidas por helicópteros y trasladadas a la estafeta central situada en el "Canberra", desde la cual eran nuevamente repartidos a las Unidades por helicóptero. En la metrópoli se difundió una serie de números telefónicos para que los familiares pudieran recibir, a través de vías oficiales militares, las noticias que se consideraba podían ser comunicadas.

9. PERSPECTIVAS FUTURAS

Si en la Gran Bretaña se airea el triunfo en una guerra, las declaraciones oficiales argentinas acerca de la pérdida, únicamente, de una batalla, no dejan lugar a dudas acerca de la continuación en la reivindicación de la soberanía nacional.

Si bien no es previsible que esta reivindicación vuelva a ser replanteada en términos bélicos en un futuro inmediato, una política británica consecuente y que tenga en cuenta la opinión pública, ya sensibilizada por las condiciones en que se produjo la invasión argentina, obligará a plantear la defensa de las islas en términos reales con respecto a la amenaza.

Estos términos reales se traducen en unas necesidades operativas mínimas, que han sido evaluadas del modo siguiente:

- Dado que la amenaza principal es la aérea, la primera necesidad es una red radar de alerta aérea, con una alerta lejana sobre aviones, capaces de detección volando a alta cota. Para ello están previstos los "Nimrod MK3", que no

.../////...

estarán en servicio hasta el próximo año, pretendiéndose entretanto suplirlos con helicópteros "Sea King" dotados de radar "Searchwater", complementados por equipos electrónicos situados en las cotas más altas de las islas.

- La defensa antiaérea activa quedará a cargo de interceptadores "Phantom" F-4 y misiles tierra-aire "Rapier".

- Por lo que respecta a la necesidad de una guarnición terrestre capaz de oponerse con eficacia a un ataque por sorpresa, y a los elementos de apoyo anejos a ella, así como los necesarios para las instalaciones de los otros Ejércitos, se baraja una cifra de 3.000 hombres.

- Esta guarnición deberá contar con la posibilidad de ser reforzada de inmediato, ante una agresión, mediante el transporte aéreo de efectivos a bordo de aviones de gran capacidad y autonomía, militares o civiles.

- Ante la eventualidad de una neutralización del aeropuerto de la capital, se pretende contar con una fuerza aérea embarcada, compuesta por aviones "Harrier" a bordo de un buque portaaeronaves del tipo "Invencible".

- Ello implica la necesidad de una fuerza operativa naval, cuyas necesidades mínimas se estiman, además del buque portaaeronaves, en una fragata y tres corbetas portamisiles. Como elemento disuasorio para la flota argentina de superficie, se considera suficiente un submarino de propulsión nuclear.

- Las necesidades expuestas, en lo que afecta a medios aéreos, exigen el acodicionamiento del aeropuerto de Port Stanley, para hacerlo operativo para el tipo de aviones citados, comenzado por el alargamiento de la pista de aterrizaje.

- Con independencia de las necesidades operativas expuestas, sería preciso acondicionar la infraestuctura de la isla por lo que respecta a obras públicas - habilitación de carreteras y refuerzo de puentes -, redes de servicios, construcción de depósitos - combustible, municiones y material - y de edificios para alojamiento de las tropas.

El conflicto de las Mlavinas ha tenido indudables repercusiones en muchas otras áreas, que no es posible analizar en detalle, pero que exigen cuando menos una breve recapitulación:

.../////...

- En el ámbito interno del Reino Unido habrá que analizar las consecuencias económicas y políticas. Parece ser que los gastos de la campaña-evaluados en 700 millones de Libras por la Primer Ministro ante el Parlamento- han podido ser financiados con los fondos estatales de reserva, unos 2.000 millones de libras, pero no se descarta la posibilidad de que hayan de adoptarse medidas económicas extraordinarias como consecuencia de ella, pues a partir de ahora habrá que comenzar la reposición del valioso material de guerra perdido. Las repercusiones políticas deberán ser evaluadas con respecto a las elecciones generales del próximo año, en las que ha de influir el aumento de prestigio del partido en el poder por el desenlace favorable de la campaña, pero también las consecuencias económicas y las considerables pérdidas en vidas humanas y material bélico.

- Por lo que respecta a la OTAN, la campaña ha supuesto el alejamiento de una fuerza importante durante un tiempo considerable, con el consiguiente debilitamiento de la Alianza en Europa y una proporción de bajas en la Flota británica digna de ser tenida en cuenta. Además, se ha brindado al adversario la oportunidad de valorar la capacidad real en conflicto bélico de una flota considerada de las más eficaces de Occidente. En contrapartida, tal capacidad ha podido también ser evaluada por los occidentales, con la subsiguiente posibilidad de corrección de errores. Existe, en fin, la posibilidad de que el adversario trate de sacar provecho de las enseñanzas geoestratégicas, fomentando la creación de focos calientes, simultáneos o sucesivos, en puntos alejados, que impliquen a naciones miembros de la Organización, obligándoles a desplazar efectivos y mermar así la capacidad militar de Europa Occidental.

- Por último, en el ámbito geoestratégico mundial, no cabe duda que las relaciones entre los Estados Unidos y las naciones iberoamericanas han sufrido notable deterioro, lo que no dejará de ser aprovechado por los países del bloque oriental.

10. CONCLUSIONES

Siendo el conflicto de las Malvinas una operación de guerra limitada, aunque algunas de las conclusiones que exponga mos puedan ser universales y aplicables a todo conflicto, otras habrán de ser forzosamente limitadas y particulares.

Puesto que no se trata de establecer una relación exhaustiva de todos los errores y aciertos de unos y otros, que pudieron influir en el desarrollo y desenlace de la campaña, trataremos de establecer, por capítulos, los puntos que consideramos más dignos de mención.

.../.../...

10.1. El hombre, la moral y el Mando

La primera reflexión que aparece evidente es que, si bien se trata de una campaña en la que han intervenido los elementos más sofisticados de la técnica actual, el hombre y la moral conservan valor preeminente, como ha sido comprobado por ambas partes, singularmente con el valor y espíritu de sacrificio demostrado por los pilotos argentinos en la batalla aeronaval, y la disciplina y entrenamiento del combatiente británico en la terrestre.

Aparte las condiciones materiales de uno y otro bando, que indudablemente han de influir en el desarrollo de toda campaña, el desenlace de ésta nos parece venir condicionado, en primer lugar, por el primer principio fundammetal del Arte de la Guerra, definido por nuestra Doctrina, la Voluntad de Vencer, que no parece evidente por parte argentina, mientras que del lado británico se muestra decidida y firme, tanto desde el punto de vista político como desde el militar. Los otros dos principios fundamentales, Libertad de Acción y Capacidad de Ejecución, han estado también del lado Británico, sobrando toda aclaración, por ser suficientemente expresivas las definiciones que de ellos da la Doctrina, respectivamente: "posibilidad de decidir, preparar y ejecutar los planes, a pesar de la voluntad del adversario" y "facultad de saber adecuar los medios disponibles a las misiones previstas".

Otro de los factores decisivos ha sido la Organización del Mando, que del ladó británico ha seguido una línea lógica y coherente, con atribuciones perfectamente definidas en cada escalón, directivas claras y precisas, pero con un margen de iniciativa suficiente, mientras que por parte argentina no parece haya gozado de las mismas características.

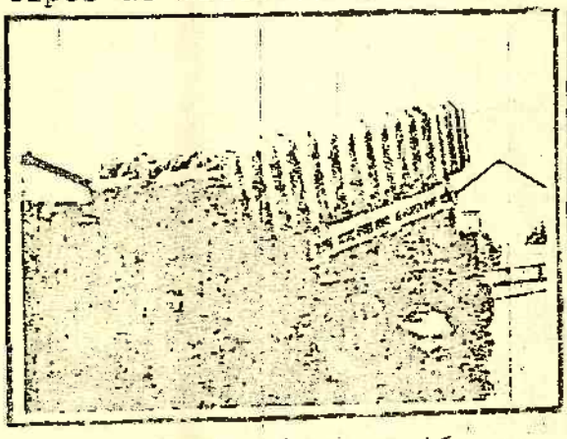
En Gran Bretaña, la dirección política de la guerra la llevaba un gabinete ministerial reducido o "gabinete de crisis", presidido por la Primer Ministro y a cuyas reuniones asistía el Jefe de Estado Mayor de la Defensa. Tanto este gabinete, como el Ministro de Defensa con los Jefes de Estado Mayor, se reunían al menos una vez al día. El Almirante Jefe de la Flota - Almirante Fieldhouse - fué nombrado Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, directamente responsable ante el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, disponiendo de un adjunto Tierra y otro Aire. El Vicealmirante Woodward era el Comandante Jefe de la Agrupación Táctica Combinada (Task Force), con puesto de mando en el portaaeronaves "Hermes", que delegaba el control del Grupo Anfibio en el Brigadier Thompson, Jefe de la Brigada de Comandos, quien asumió el control operativo de las fuerzas de desembarco. Por último, el mando de las fuerzas en tierra lo asumió el General de División Moore, con dependencia directa del Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, Almirante Fieldhouse.

.../////...

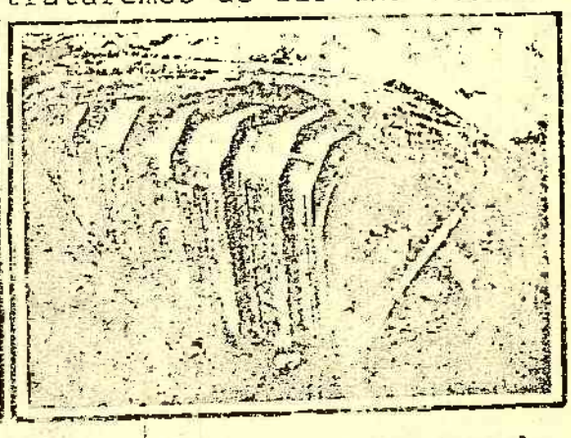
Por parte argentina, no aparecen tan claramente dibujadas las dependencias jerárquicas. A pesar de existir un Estado Mayor Conjunto desde tiempo de paz y de la creación de un Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), no se constituyó un Mando Unico de las Fuerzas Armadas y no existió la adecuada coordinación estratégica. La conducción de las operaciones aéreas tácticas y de defensa aérea en el TOAS, la asumió el Comando de la Fuerza Aérea Sur. El General Menendez recibió la orden para prepararse a asumir el mando de Gobernador Militar de las Malvinas el 25 de enero, bajo la dependencia directa del Jefe de Estado Mayor del Ejército, pero no es evidente que recibiera directivas precisas acerca de la conducción de las operaciones. Además, según señala el informe de la Comisión Calvi, hubo diferencias entre los Mandos de la operación - concretamente entre los Generales Jofre y Daher - acerca del mando de las fuerzas terrestres y una evidente superposición de funciones y conflictos de atribuciones, agravados por la presencia de cuatro Generales de Brigada en el territorio insular.

10.2. Los materiales.

Sin que pretendamos hacer un análisis exhaustivo de las cualidades y fallos técnicos de cada uno de los diferentes tipos de material utilizado, trataremos de dar una visión



Exocet MM38 sobre camión para su utilización terrestre



Exocet MM38 en su contenedor

general acerca del funcionamiento y eficacia de los principales sistemas de armas o materiales utilizados.

Por lo que respecta a los misiles, que han estado en el primer plano de la actualidad informativa a partir del hundimiento del "Sheffield", está fuera de toda duda la eficacia del "Exocet", a la vista de los resultados obtenidos en relación con el escaso número de misiles lanzados. Con respecto a este sistema de armas, hay que señalar el experimen

...//...

to realizado por los argentinos, de lanzamiento desde un emplazamiento terrestre de un misil MM38 procedente de las instalaciones defensivas de un buque. Al parecer, se intentaron lanzar dos de estas armas, funcionando una sola, que hizo impacto en el crucero "Glamorgan", aunque no consiguiera su hundimiento.

Las estadísticas publicadas en medios de difusión británicos atribuyen el derribo de 66 aviones argentinos (31 Skyhawk y 35 Mirage) a misiles, con la siguiente repartición.

. Sidewinder..... 26

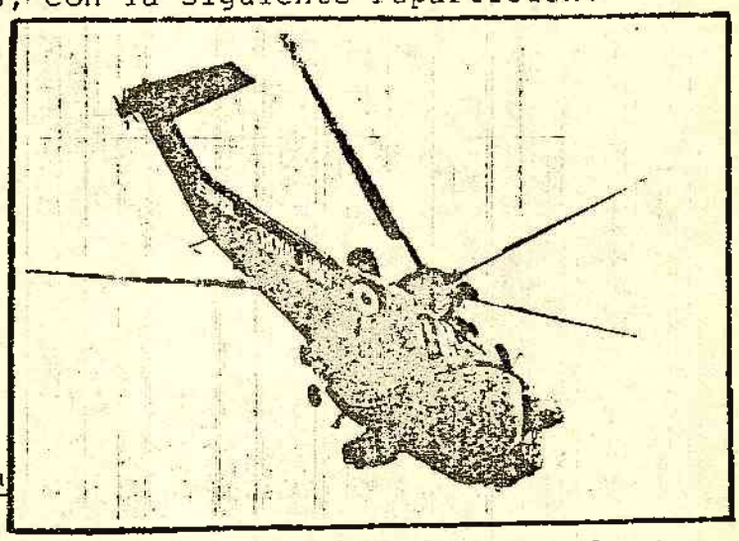
. Sea Wolf..... 5

. Sea Dart..... 8

. Sea Cat..... 6

. Blowpipe..... 8

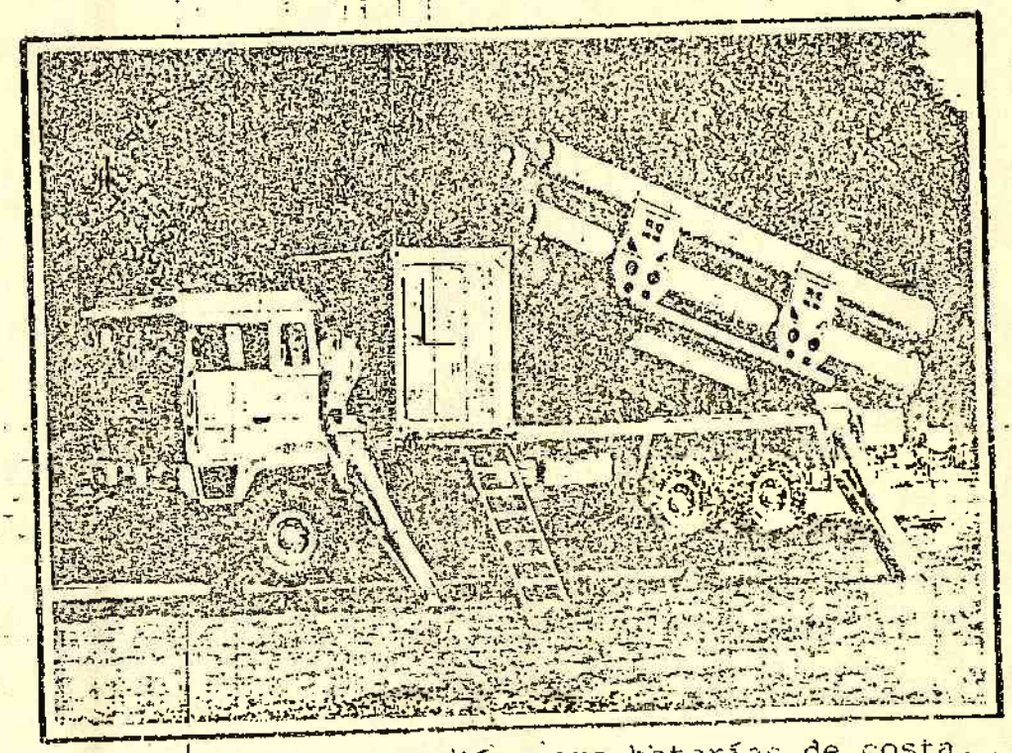
. Rapier..... 13



Helicóptero Sea King con radar Searchwater

Esta estadística no parece del todo fiable, atribuyéndose el abultamiento de las cifras al afán publicitario de los fabricantes de armamento y al hecho de que la defensa antiaérea contabilice como derribos impactos no comprobados o explosiones debidas a los dispositivos de autodestrucción del misil. En general, las fuentes inglesas, más o menos especializadas, al examinar la actuación de cada sistema de armas, comienzan por señalar el alto porcentaje de derribos efectuados, para enumerar a continuación una serie de fallos técnicos comprobados, concluyendo por resaltar la gran eficacia del misil y papel decisivo jugado en la defensa antiaérea. Indicios suficientes para detectar fallos en estos sistemas son las críticas expuestas por el propio Ministro de Defensa sobre el "Rapier", acalladas con prontitud, y el hecho de que el nuevo portaaviones "Illustrious" haya sido dotado de un cañón múltiple de 20 mm. Vulcan/Phalanx" de tiro rápido, 3.000-4.000 disparos por minuto, posiblemente como consecuencia de la opinión, atribuída al Almirante Woodward, de que la mejor forma de detener un misil "Exocet" es crear una pared de proyectiles ante él. Asímismo, fuentes de la Fuerza Aérea Argentina afirman que en una ocasión un avión B-707 evadió con rápidas y afortunadas maniobras seis misiles, presumiblemente "Sea Dart", y tuvo que zambullirse literalmente, hasta casi pegarse al mar, para evitar la repetición de la experiencia.

.../.../...



Exocet MM-40 en versión para baterías de costa.

En lo que concierne a las unidades navales, los principales inconvenientes que se les atribuyen son:

- La comprobada facilidad en la producción de incendios, que provocaron gran parte de los hundimientos ("Sheffield", "Ardent", "Antelope"), y ello debido a las aleaciones de aluminio empleadas para aligerar los cuerpos, dado que este material funde a 660º, aproximadamente la mitad que el acero.

- Las deficiencias en la defensa antiaérea, con escasez de bocas de fuego AA/ clásicas y de aviones interceptadores embarcados, carencia de alerta lejana y fallos en los sistemas de detección, que permitieron como primer hundimiento el del "Sheffield", precisamente el Centro de Control de la defensa antiaérea.

- La concentración de los mandos electrónicos de las armas de a bordo en una sola consola, en el caso de las fragatas dotadas de muy alta tecnología, lo que hizo posible, en ocasiones que un solo impacto de bomba, dañando a la central de computación de los sistemas integrados, dejara la nave completamente indefensa.

Tampoco ha quedado comprobado que complicados y sofisticados sistemas de contramedidas electrónicas hayan sido eficaces para desviar a los misiles enemigos de su trayectoria, habiéndose reconocido como más eficaz el ya clásico de lanzamiento de laminillas metálicas.

.../.../...

10.3. Procedimientos operativos empleados

La primera consideración a tener en cuenta es, en general, la falta de adecuación de los medios empleados a las misiones a cumplir. La Armada británica se vió obligada a realizar una operación no prevista, pues la desaparación de los portaaviones clásicos pone en peligro el éxito de una acción a tan gran distancia de sus bases, por falta de apoyo aéreo adecuado.

Por parte argentina, las tropas empleadas procedían mayoritariamente de unidades de recluta del contingente anual, procedentes de regiones cálidas, en absoluto acostumbradas a las condiciones meteorológicas del teatro de operaciones. Pudiendo haber utilizado unidades de guarnición en la frontera andina con Chile, habituadas a duras condiciones climatológicas y a un tipo de vida concorde con la campaña que se preveía, no se decidieron a emplearlas, probablemente por consideraciones políticas. Al contrario, las tropas desembarcadas británicas se emplearon en un ambiente similar a aquel para el que estaban entrenadas y equipadas, pues gran parte de ellas procedían de las unidades destinadas al refuerzo del frente de Noruega, en caso de conflicto en el teatro europeo.

Fué preocupación constante británica la observación y la información del campo de batalla. Al contrario, los argentinos abandonaron con facilidad líneas de alturas que ofrecían condiciones apropiadas como observatorios y dejaron libertad de movimientos a los colonos británicos, que fueron valiosa fuente de información para las tropas desembarcadas.

La escasa visibilidad fué adecuadamente aprovechada por las tropas británicas, que efectuaron abundantes desplazamientos nocturnos o bajo la niebla dominante en las primeras horas de la mañana.

Factor esencial en el éxito de las operaciones británicas fué el continuo y racional empleo de los helicópteros en multitud de misiones, además de las clásicas de abastecimiento y evacuación. Citaremos, como ejemplo de ellas: el relevo periódico de las unidades de vanguardia a fin de mantener el ritmo de la progresión; el permitir a las unidades a pie el desplazamiento con el mínimo de equipo, para entregarles el material más pesado en sus zonas de concentración o espera; los cambios de asentamiento de las unidades de artillería, etc.

La superioridad del material de artillería británico sobre el argentino, así como la combinación del apoyo de fuegos terrestres y navales en todas las ocasiones en que fué posible, resultó factor importante en el éxito de las acciones, uniéndose a ello los medios de localización de norteam

.../...

y la utilización por las tropas a pie de un tipo de mortero de poco peso, descartable después de haber lanzado varios proyectiles, que aumentaba grandemente la potencia de fuego de las unidades atacantes. Al contrario, por el lado argentino se dejaba sentir el peso excesivo de sus morteros, que dificultaba el rápido cambio de posición y facilitaba la localización de sus asentamientos por parte del adversario.

No se considera, sin embargo, que fuera factor decisivo la utilización por parte británica de elementos, calificados por las informaciones de prensa como sofisticados y de alta tecnología, como pudieran ser los intensificadores de luz para visión nocturna y otros, atribuyéndose más bien esta propaganda al afán argentino de justificar ante su propio pueblo el inesperado derrumbamiento de toda resistencia.

La táctica general adoptada por las tropas argentinas pecó de excesivo estatismo, sin reacciones ofensivas, con defensa de posiciones aisladas - Darwin y Port Stanley - excesivamente alejadas entre sí, lo que impedía realizar una maniobra defensiva general coordinada, y con escasa profundidad en las posiciones defensivas.

Otros aspectos dignos de tenerse en cuenta, que ya se han hecho notar a lo largo de este informe, fueron el apoyo de los Estados Unidos - singularmente logístico y de información - sin el cual hubiera sido mucho más problemática la victoria británica, la eficiente movilización de la flota mercante del Reino Unido y el gran esfuerzo realizado por la RAF en el transporte aéreo a gran distancia.

En tácticas aéreas, las Fuerzas Aéreas argentinas señalan como una de sus conclusiones que la unidad de ataque más práctica, eficaz y económica para atacar a una fragata dotada de misiles es la constituída por tres aviones, en contra de las teorías en vigor que la cifraban en un mínimo de siete o incluso de escuadrones completos de doce aviones.

ANEXO Nº 1

MEDIOS PACTICIPANTES Y BAJAS

1. EFECTIVOS BRITANICOS

1.1. Efectivos para acciones en tierra

- 1.300 hombres del Regimiento de Paracaidistas, integrado por los Batallones II y III.
- 750 hombres del VII Batallón de Infantería "Gurka".
- 650 hombres del I Batallón de Infantería "Guardias Reales".
- 650 hombres del II Batallón de Infantería "Guardias de Escocia".
- 100 hombres de la Unidad de Carros Ligeros del Regimiento de Caballería "Reales y Azules".
- 3.000 hombres de Infantería de Marina, pertenecientes a los Batallones de Comandos XL, XLII y XLV y a la Unidad Especial SBS ("Special Boat Service").
- Un número no especificado de personal perteneciente al 22 Regimiento de Comandos del SAS "Special Air Service").

Todos ellos calificados en la Doctrina británica como Unidades de Combate, debiéndose añadir a ellos las Unidades de Apoyo, en las que se cuentan, además de los Servicios, tropas de Artillería, Zapadores, Transmisiones y Helicópteros.

1.2. Efectivos Navales

- 2 Portaaeronaves: *"Hermes"* e *"Invencible"*.
- 3 Cruceros: *"Antrim"*, *"Glamorgan"* y *"Bristol"*.
- 6 Destructores: *"Broadsword"*, *"Brilliant"*, *"Exeter"*, *"Sheffield"*, *"Glasgow"* y *"Coventry"*.
- 6 Fragatas: *"Ardent"*, *"Alacrity"*, *"Antelope"*, *"Arrow"*, *"Yarmouth"* y *"Plymouth"*.
- 3 ó 4 Submarinos de propulsión nuclear (entre ellos el *"Conqueror"*).

.../// ...

- 2 Transportes de Ataque: *"Fearless", "Intrepid".*

- 6 Navíos de desembarco: *"Sir Lancelot", "Sir Geraint", "Sir Galahad", "Sir Tristam", "Sir Bedivere", Sir Percivale".*

- 6 Petroleros de la Marina: *"Appleleaf", "Brambleleaf", "Olmeda", "Tidespring", "Pearleaf", "Resource".*

- 1 Barco Almacén de Apoyo de la Marina: *"Stromness".*

- 3 Buques-hospital de la Marina: *"Hydra", Hecla", "Herald"* para evacuación sobre el *Uganda.*

- 1 Patrullero: *"Endurance".*

Otros efectivos Navales requisados o contratados

- 2 Grandes Transportes Transatlánticos: *"Queen Elizabeth 2 (QE2) y Canberra.*

- 1 Transporte medio Transatlántico-Hospital: *"Uganda".*

- 3 Transbordadores: *"Norland", "Edmund" y "Rangatira".*

- 2 Barcos de Transporte de Contenedores: *"Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway".*

- 10 Transportes de carga: *"Caledonia", "Elk", "Contender Bezant", "Nordic Ferry", "Baltic Ferry", "Europic Ferry", "Lycaon", "Geesport", "Saxonia" y "Saint Helena".*

- 14 Petroleros civiles: *"British Tamar", "British Test", "British Tay", British Wye", British Trent", "British Dart", British Esk", "Balder London", "Alvega", "Port Toronto", "Scotish Eagle", "Anco Charger" y "Eburna".*

- 1 Barco de Abastecimiento desde el mar: *"Stena Seaspread"*

- 5 Pesqueros: *"Cordella", "Junella", "Northella", "Farnella" y "Pilt"*

- 4 Remolcadores: *"Yorkshireman", "Irishman" "Salvageman", y "Wimpey Seahorse".*

- 1 Barco de apoyo a medios especiales sumergidos: *"British Enterprise III".*

- 1 Buque cablero: *"Iris".*

.../// ...

Un informe oficial británico específica que en el momento crucial de la campaña, días antes de la rendición argentina, la Fuerza Expedicionaria Naval contaba con:

- 26 buques de guerra.
- 15 buques auxiliares de la flota.
- 42 buques mercantes movilizados.

1.3. Efectivos aéreos

A los 20 aviones "Sea Harrier" embarcados inicialmente en los portaaeronaves "Hermes" e "Invencible", se unieron con posterioridad otros ocho aviones del mismo tipo y 14 "Harrier GR-3" de la RAF.

El mismo informe citado en el apartado anterior fija las aeronaves británicas en el mismo momento en 52 aviones y 136 helicópteros.

En este número, además de los aviones "Sea Harrier" y "Harrier" interceptores y de ataque a tierra, están incluídos probablemente los bombarderos "Vulcan", aviones de transporte "Hércules C-130", aviones cisterna "Victor" y de reconocimiento electrónico "Nimrod", todos ellos basados en la Isla de Ascensión.

A este contingente de aviones militares, habría que añadir, como contribución importante al esfuerzo realizado por las Fuerzas Aéreas, las salidas realizadas por aeronaves civiles de gran capacidad de carga y autonomía, que viajaron entre la metrópoli y la Isla de Ascensión.

2. EFECTIVOS ARGENTINOS

Aunque no se dispone de datos exactos globales sobre los efectivos puestos en combate en el teatro de operaciones por parte argentina, el Mando británico afirma haber tenido simultáneamente 11.300 prisioneros. Si se tiene en cuenta que al final de la campaña, momento al que se refiere esta cifra, ya se habían repatriado los procedentes de Georgia del Sur, y si a ellos se unen las bajas en combate y evacuaciones de heridos, se podría evaluar el total de personal en las islas alrededor de los 12.000 hombres. Las Unidades de procedencia fueron la III y IX Brigadas de Infantería y la X Brigada Motorizada, así como el Batallón de Desembarco de Infantería de Marina.

.../////...

Por lo que respecta a efectivos aéreos, se dispone de datos más precisos:

- El Comando de la Fuerza Aérea Sur puso en combate inicialmente 82 aviones - 28 Mirage III y Dagger y 54 Skyhawk - a los que se unieron posteriormente 6 Dagger más.

En las islas, también pertenecientes a las Fuerzas Aéreas, aproximadamente 30 Pucará y 8 "Aermacchi".

- La Aeronaval actuó con 14 Skyhawk, 5 Super-Etendard y 6 Neptunos para reconocimiento marítimo.
- El Comando Aéreo de Transporte operó con 5 Hércules C-130 de los cuales dos fueron habilitados como aviones cisterna.

3. BAJAS

3.1. Británicas

Las bajas de guerra reconocidas por Gran Bretaña han sido:

- Muertos..... 256
- Heridos..... 777
- Barcos hundidos..... 6
- Barcos averiados..... 6
- Aviones derribados..... 8
- Helicópteros derribados..... 11

Existe la creencia de que las cifras reales de bajas no se darán a conocer en su totalidad a la opinión pública, disimulándose en lo posible aquellas que no es probable trasciendan. Como ejemplo de ello, citemos el hecho de que en el momento del regreso a la metrópoli de algunas unidades navales, la prensa publicó que el barco taller "Stena Seaspread" reparó diez navíos, de los cuales dos tuvieron que regresar a Gran Bretaña, por no poder continuar las operaciones. Este buque llevó a cabo también reparaciones mayores de estructuras, eléctricas, de motores e incluso sustitución de palas de hélices bajo el agua.

Del mismo modo, está comprobado el hundimiento, o destrucción total, de siete barcos, aunque los británicos solo contabilicen seis, probablemente por no contar el "Atlantic Conveyor" que no pertenecía a la Marina de guerra.

.../// ...

Por su parte, los argentinos dan como bajas inglesas las siguientes:

- Navales

7 buques hundidos(Sheffield, Coventry, Ardent, Antelope, Plymouth, Atlantic Conveyor y Sir Gallahad).

16 buques fuera de combate o averiados de diversa consideración, a saber:

. portaaeronaves Hermes e Invencible.

. un destructor tipo 42.

. dos destructores clase "County".

. dos fragatas tipo 22.

. una fragata clase "Leander".

. cinco o seis fragatas, no identificadas, con averías de escasa importancia.

. dos buques de desembarco, seriamente averiados.

- Aéreas

Una fuente oficial argentina da como derribos seguros 14 aviones y 12 helicópteros, a los que añade 7 aviones y 9 helicópteros contabilizados como probables.

3.2. Argentina

- Aeronaves

De fuente inglesa se contabiliza un total de 109 bajas de aeronaves argentinas, incluídos los capturados o destruídos en tierra, distribuídas del siguiente modo:

- "Skyhawk"	31
- "Mirage"	26
- "Pucará"	23
- Helicópteros	18
- Aviones de adiestramiento y ataque	5
- Aviones ligeros	3
- "Skyvan"	1
- "Canberra"	1
- "Hercules C-130"	1

.../// ...

Las pérdidas reconocidas por los argentinos son las siguientes:

- En combate:
  - "Mirage"..... 19
  - "Skyhawk"..... 27
  - "Super Etendard"..... 1
  - "Pucará"..... 5

Además fueron averiados, pero pudieron ser recuperados, 8 "Skyhawk" y 1 "Super Etendard".

- En tierra y otros:
  - "Pucará"..... 9
  - "Hercules C-130"..... 1
  - "Canberra"..... 1
  - "Learjet"..... 1
  - "Skyvan"..... 1
  - Helicópteros, sin especificar número.

Las bajas en personal de las Fuerzas Aéreas anunciadas por la Argentina son:

. 36 oficiales pilotos.

. 14 suboficiales

. 5 soldados.

Aunque el número de pilotos es inferior al de aviones derribados en vuelo, el resto consiguieron ser eyectados y recuperados.

Si bien los derribos de aviones anunciados por las autoridades británicas parecen excesivos, en comparación con los efectivos puestos en pie de guerra por los argentinos, si a las pérdidas reconocidas por éstos se añaden los aviones tocados y recuperados y los helicópteros perdidos, no incluídos en la estadísticas argentina, no existe una diferencia excesiva en las cifras facilitadas por unos y otros (un aumento del 20% en las cifras británicas).

...///...

- Personal

No se dispone de estadística exacta, pero una fuente oficial argentina ha reconocido más de 800 muertos, entre los cuales debe contabilizarse el personal de las Fuerzas Aéreas ya citado, el correspondiente al hundimiento del crucero "General Belgrano" y otras unidades navales de menor cuantía y las bajas producidas por los combates terrestres.

Por su parte, los británicos citan las cifras de 746 muertos y 1.336 heridos por parte argentina.

4. OTRAS ESTADISTICAS DE TIPO OPERATIVO

Las Fuerzas Aéreas Argentinas han dado a conocer los siguientes datos correspondientes a su actuación:

- Salidas de combate planeadas..... 505
- Salidas de combate realizadas..... 445
- Salidas sobre objetivo..... 272
- Horas de vuelo totales..... 12.454
- Horas de vuelo de combate..... 2.782
- Horas de vuelo de transporte..... 7.719
- Otras (civiles y militares)..... 1.953
- Aviación de transporte:
  - . Carga militar transportada..... 9.000 toneladas
  - . Personal transportado..... 49.000 hombres
  - . Puente aéreo Continente-Isla Soledad:
    - .. Carga..... 5.500 toneladas
    - .. Personal..... 9.800 hombres
  - . Durante el bloqueo aeronaval (1º de mayo a 14 de junio):
    - .. Vuelos a Soledad..... 33
    - .. Carga..... 450 toneladas
    - .. Evacuaciones..... 264 heridos

SILUETAS FLOTA

HMS HERMES
Aircraft/Troop Carrier
28,700 tons. 744ft long. Commissioned 1959
Seacat missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters

HMS INVINCIBLE
Aircraft/Troop Carrier
19,500 tons. 677ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters

HMS ANTRIM
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1970
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter

HMS GLAMORGAN
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1965
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter

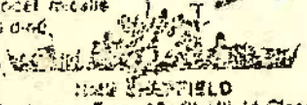
HMS BRISTOL
Cruiser Type 82
7,100 tons. 507ft long. Commissioned 1973
Sea Dart missiles and Ikara Torpedoes
1 4.5in, 2 20mm guns

HMS BROADSWORD
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1978
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes

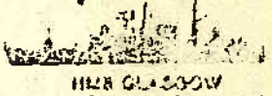
HMS BRILLIANT
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1981
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes

HMS EXETER
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Hit by an Exocet missile on May 4. 20 dead, 24 injured and 242 rescued.

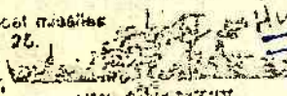


HMS SHEFFIELD
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1974
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns
Torpedoes 1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes



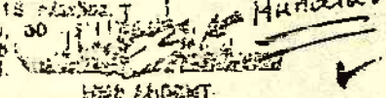
HMS GLASGOW
destroyer Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1979
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Lost to Exocet missiles on May 25. 38 dead on this and Atlantic Conveyor.

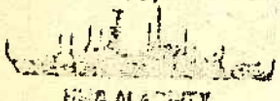


HMS COVENTRY
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1978
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes Exocet, Seacat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Hit by 15 missiles. 22 dead, 30 injured and 176 rescued.



HMS ARDENT
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1977
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Torpedoes



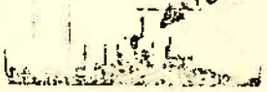
HMS ALACRITY
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1977
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Torpedoes

500lb bomb exploded on May 24 while being defused. One died, seven injured and 166 rescued.

HMS ANTELOPE
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1976
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Torpedoes

HMS ARROW
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1975
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Torpedoes

HMS YARMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class
2,500 tons. 370ft long. Commissioned 1960
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns
1 Wasp helicopter



HMS PLYMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class
2,500 tons. 370ft long. Commissioned 1961
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns
1 Wasp helicopter

Probably at least four — one kept in reserve — including HMS Conqueror, which is believed to have sunk the Belgrano on May 2

HMS FEARLESS
Assault ship
12,120 tons. 520ft long. Commissioned 1965.
Seacat missiles. 2 40mm guns

HMS INTREPID
Assault ship
12,120 tons. 520ft long. Commissioned 1967
Seacat missiles. 2 40mm guns

HMS SIR LANCELOT
Logistic Landing Ship
5,650 tons. 412ft long. Commissioned 1964.
2 40mm guns.

HMS SIR GERAINT
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

HMS SIR GALAHAD
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1966.
2 40mm guns.

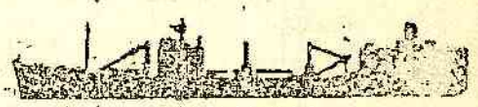
HMS SIR TRISTRAM
Logistic Landing Ship
5,574 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

HMS SIR BEDIVERE
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

HMS SIR PERCIVALE
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1968.
2 40mm guns.

RFA TIDESPRING
Large Fleet Tanker.
37,400 tons. 880ft long. Commissioned 1963.
4 Sea King helicopters.

RFA OLMEDA
Large Fleet Tanker.
30,000 tons. 648ft long. Commissioned 1966.



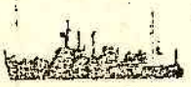
RFA RESOURCE
Fleet Replenishment Ship
22,890 tons. 640ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns. 4 Sea King helicopters

RFA STROMNESS
Stores Support Ship.
18,732 tons. 624ft long. Commissioned 1967.
1 Sea King helicopter.

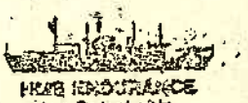
RFA APPLELEAF
Large Fleet Tanker.
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1978.

RFA BRAMBLELEAF
Large Fleet Tanker
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1978.

HMS HYDRA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1966.

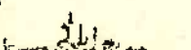


HMS HECLA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1966.
1 Wasp helicopter.

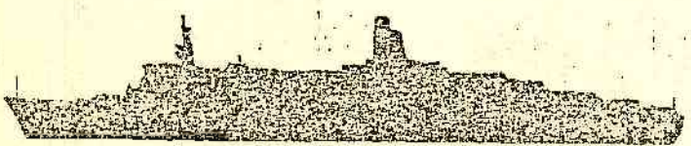


HMS ENDURANCE
Ice Patrol Ship
3,500 tons. 300ft long.
2 20mm guns
2 Wasp helicopters

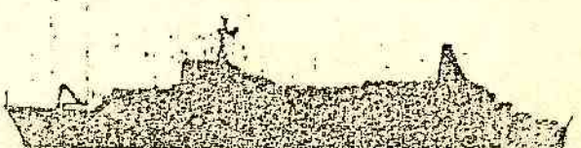
RFA PEARLEAF
Support Tanker.
25,760 tons. 568ft long. Commissioned 1960.



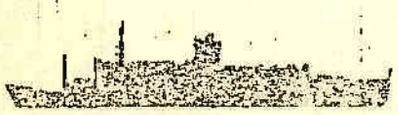
HMS HERALD
Survey Ship/Hospital Ship.
2,846 tons. 260ft long. Commissioned 1974.
1 Wasp helicopter.



QE2
Passenger/Troop Ship.
Cunard Line Ltd.
67,140 tons. 963ft long.



CANBERRA
Passenger/Troop Ship.
P & O Steam Navigation Co.
45,270 tons. 818ft long.



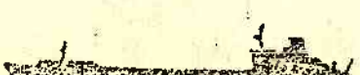
UGANDA
Passenger/Hospital Ship
P & O Steam Navigation Co.
16,810 tons. 536ft long.

NORLAND
Passenger/Ro-Ro Ferry.
North Sea Ferries Ltd.
12,000 tons. 502ft long.

ST. BENEDICT
Passenger/Ro-Ro Ferry
Peninsular Shipping Co. Ltd.
8,000 tons. 426ft long.

SUMATRA
Passenger/Ro-Ro Ferry.
Peninsular Shipping Co. Ltd.
8,000 tons. 426ft long.

TOR CALEDONIA
Ro-Ro Cargo Ship.
Wallwork, Cole & Co. Ltd.
6,060 tons. 634ft long.



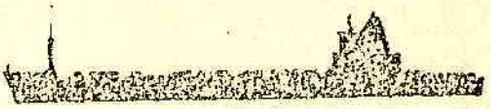
ELK
Ro-Ro Cargo Ship.
Elk Leasing Co. Ltd.
8,460 tons. 498ft long.

CONTENDER [illegible]
Ro-Ro Cargo Ship.
[illegible]
11,445 tons. [illegible]

Hundia

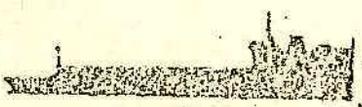
Lost to Exocet missiles in air attacks off San Carlos beachhead on May 25. 20 died on this and HMS Coventry. Crews totalling over 280 rescued.

ATLANTIC CONVEYOR
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,500 tons. 655ft long.



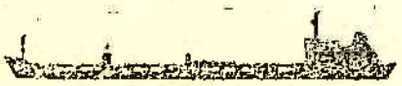
ATLANTIC CAUSEWAY
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,850 tons. 656ft long.

NORLAND FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Stena Line Ltd.
6,406 tons. 406ft long.



SALVO FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Stena Cargo Line Ltd.
6,450 tons. 405ft long.

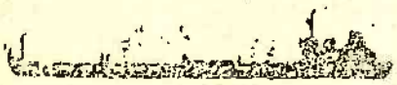
EUROPE FERRY
Passenger/Ro-Ro Cargo Ship
Atlantic Stena Navigation Co. Ltd.
4,190 tons. 401ft long.



BRITISH TAMAR
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
16,640 tons. 552ft long.

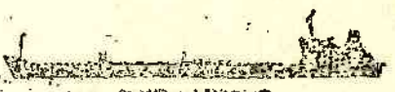
BRITISH TEST
Tanker.
BP Shipping Ltd.
16,660 tons. 552ft long.

BRITISH TAY
Tanker.
BP Shipping Ltd.
16,660 tons. 552ft long.

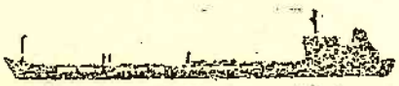


BRITISH AVON
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
16,640 tons. 552ft long.

BRITISH ESK
Tanker.
BP Shipping Ltd.
16,660 tons. 552ft long.

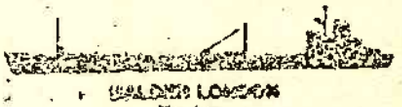


BRITISH DORSET
Tanker.
BP Shipping Ltd.
16,660 tons. 552ft long.

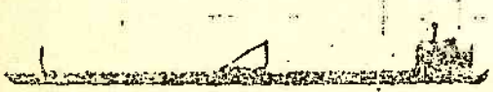


BRITISH DART
Tanker.
BP Shipping Ltd.
16,660 tons. 552ft long.

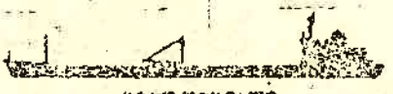
BRITISH ESK
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
16,640 tons. 552ft long.



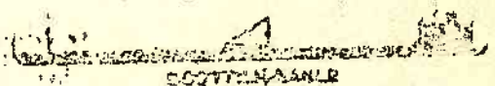
WALDEN LONDON
Tanker.
Lloyds Industrial Leasing Ltd.
16,664 tons. 546ft long.



ALVEGA
Tanker.
Pavanos for Shipping Ltd.
33,150 tons. 602ft long.



PORT TORONTO
Tanker.
Canadian Pacific (Bermuda) Ltd.
19,000 tons. 558ft long.



SCOTTISH MAPLE
Tanker.
Maple Line.
30,000 tons. 624ft long.

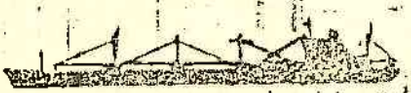
ANGO CHANGER
Tanker.
P & O Lines Ltd/Ocean Transport & Trading Ltd.
16,000 tons. 641ft long.

ESSAOUIRA
Tanker.
Shell Tankers UK Ltd.
19,700 tons. 657ft long.

P & O CONTAINERS
Container Ship.
Overseas Containers Ltd/Overseas Containers Ltd.
51,000 tons. 850ft long.

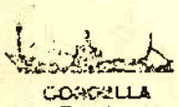
CANBERRA
Passenger/Cargo Ship.
Grand Metropolitan Ltd.
17,500 tons. 541ft long.

ST. HELENA
Passenger/Cargo Ship.
United International Bank Ltd.
3,150 tons. 328ft long.

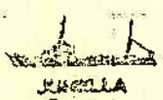


SAXONIA
Cargo Ship.
Cunard Steam Ship Co. Ltd.
8,500 tons. 575ft long.

STENA DRILLHEAD
Offshore Supply Ship.
Stena Atlantic Line Ltd
6,000 tons. 367ft long.

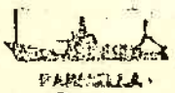


CORDELLA
Trawler.
J. Marr.
1,240 tons. 230ft long.

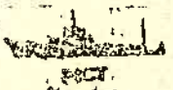


JURELLA
Trawler.
J. Marr.
1,810 tons. 217ft long.

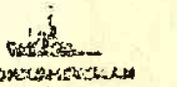
NORTHELLA
Trawler
J. Marr
1,615 tons. 217ft long.



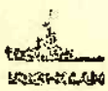
PARTELLA
Trawler
J. Marr
1,210 tons. 203ft long.



SPEY
Tanker.
British Untied Transport Ltd.
1,450 tons. 240ft long.

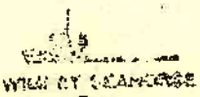


YORKSHIREMAN
Tug.
United Towing (Hull)
600 tons. 165ft long.

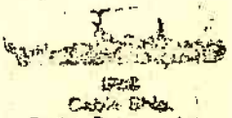


LINCOLNIAN
Tug.
United Towing (Hull) Ltd.
600 tons. 135ft long.

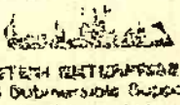
SALVAGEMAN
Tug.
United Towing (Hull) Ltd.
1,600 tons. 226ft long.



WILLIAM H. SEAMGRASS
Tug.
Wimpey Marine.
1,600 tons. 227ft long.



ERB
Cable Ship.
British Telecom Ltd.
3,670 tons. 310ft long.



BRITISH ENTERPRISE III
Manned Submersible Support Ship
BUE Ships Ltd.
1,600 tons. 250ft long.

ANEXO Nº 2

ALGUNAS FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

1.493 Bula Pontificia y posterior Tratado de Tordesillas, que marcan la soberanía española sobre los territorios descubiertos o a descubrir.

1.501 Referencias de Amércio Vespuccio y Magallanes a una "tierra áspera e inculta que bordearon durante leguas"

1.592 Se atribuye el descubrimiento a John Davis o a Richard Hawkins.

1.599 No aparece referencia en la carta marina de Richard Hakluyt.

1.619 Atribuído el descubrimiento al holandés Sebald de Weert, siendo citadas las islas en la obra "Americae" de Theodore de Bry como Islas Sebald.

1.684 Explotación de las islas por el inglés William Cowley, siendo bautizadas posteriormente como Islas Falkland por John Strong.

1.698 Marinos franceses parten de Sain Malo para dirigirse a "islas españolas no habitadas por españoles".

1.706 Se bautiza el archipiélago como Malouines.

1.763 Los franceses, por iniciativa del Marqués de Bougainville, ocupan las islas.

1.764 Real Orden del Rey Carlos III, que desautoriza el Pacto de Familia en aquellas tierras. España paga a Francia 618.103 libras, 13 sueldos y 11 dineros por la propiedad de las islas.

1.765 El Comodoro Byron toma posesión de las islas el 23 de enero.

1.766 Orden del Ministro de Estado español Grimaldi determinando el abandono de las islas por parte de todos los extranjeros, que es aceptada por los franceses, pero no por los ingleses.

1.770 Bombardeo de Port Egmont por la escuadra española y capitulación de los ingleses el 10 de junio. Ruptura de relaciones entre España e Inglaterra.

.../!/...

1.816 Declaración de Independencia de las Provincias Unidas de Río de la Plata. Las islas pasan, de hecho, a soberanía argentina.

1.820 Envío desde Buenos Aires de la fragata "Heroina", que llega a Port Louis. Se otorgan tierras y derechos de explotación ganadera y pesquera.

1.823 D. Pablo Areguati es nombrado Gobernador de las Malvinas

1.826 Nombramiento de D. Luis Vernet como Gobernador. Incidente con la corbeta norteamericana "Lexington", que fué enviada para defender intereses de su flota pesquera.

1.829 Ante el temor de una intervención norteamericana, que pudiera poner fin a las pretensiones británicas de mantener sus intereses en las islas, el Gobierno inglés de Lord Palmerston decide volver a ellas.

1.832 Las fragatas británicas "Clio" y "Tyne", al mando de John Onslow, aparejan hacia las Malvinas.

1.833 El 2 de enero las fragatas "Clio" y "Tine" anclan en Berkeley y Port Egmont, izando la bandera inglesa. La guarnición argentina se rinde al cabo de tres días de asedio y es evacuada rumbo a La Plata en una goleta armada.

El 17 de junio, el Ministro argentino en Londres, D. Manuel Moreno, presenta la primera reclamación formal por parte del Gobierno argentino.

1.834 Un oficial de la Marina Británica es nombrado Residente. Se inicia la colonización con personal de origen anglosajón. Se instituye el Consejo Legislativo, quedando consumada la ocupación británica.

1.871 Visita a las Malvinas del Duque de Edimburgo.

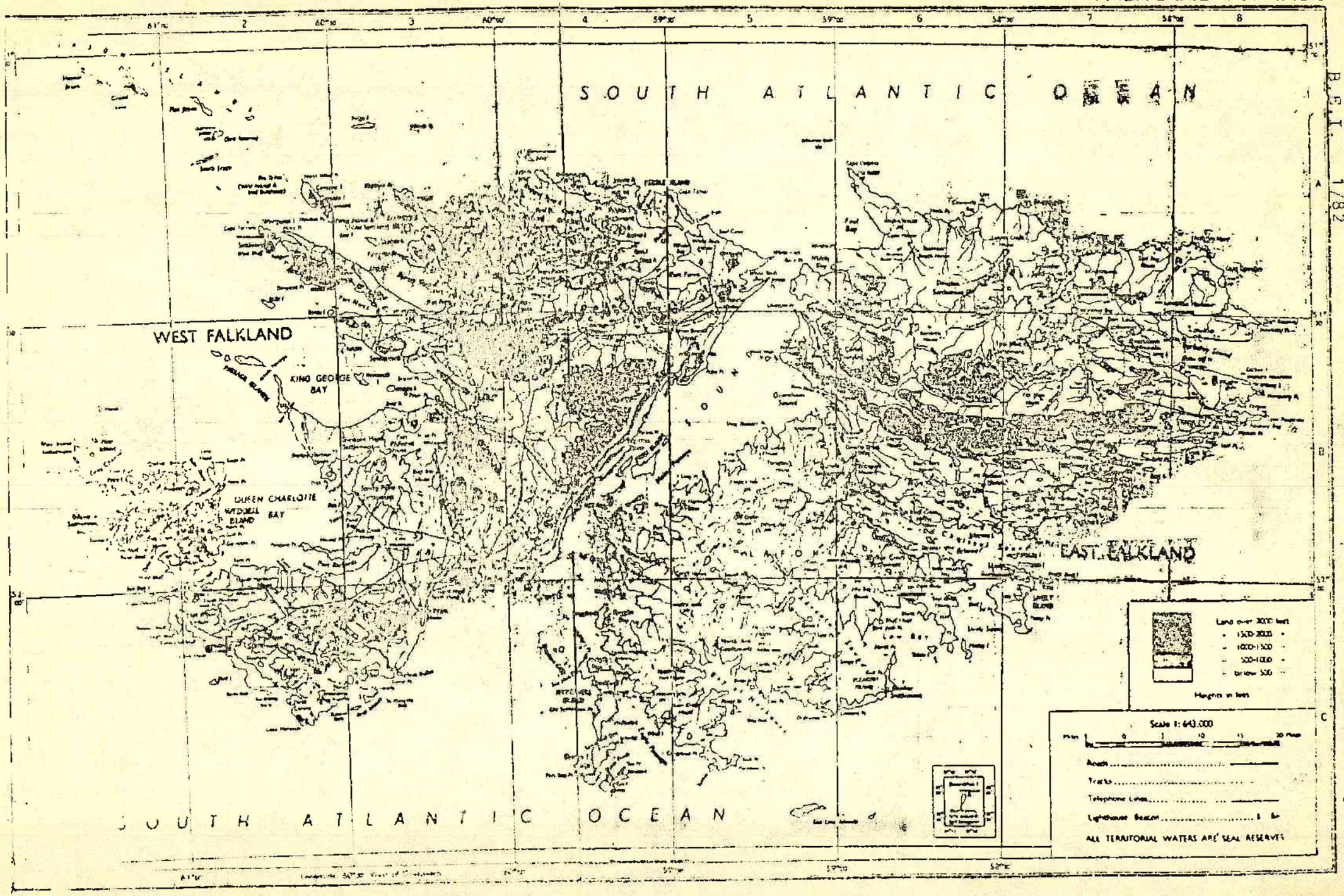
1.886 Visita a las Malvinas del Almirante Kennedy.

1.888 Una Ley Imperial de Defensa incrementa notablemente el presupuesto para las fortificaciones, cuarteles, trabajos y artillería pesada en la "Austral Asian Station".

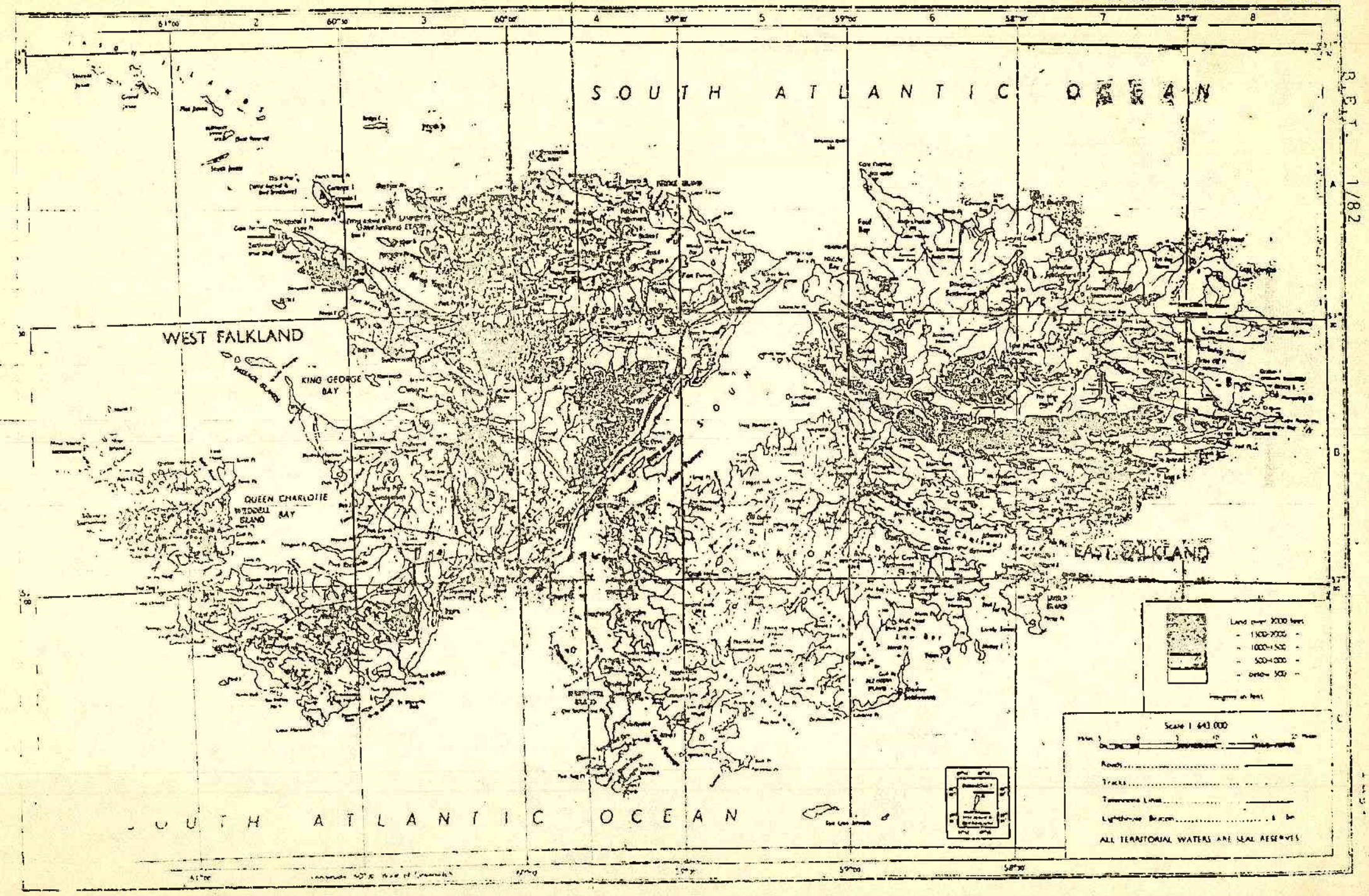
1.945 La República Argentina, que ha venido haciendo constantes reclamaciones , formula expresa reserva de sus derechos sobre las Malvinas, al suscribir la Carta de San Francisco.

1.965 Primera resolución de las Naciones Unidas invitando a la negociación entre ambas partes.

FALKLAND ISLANDS

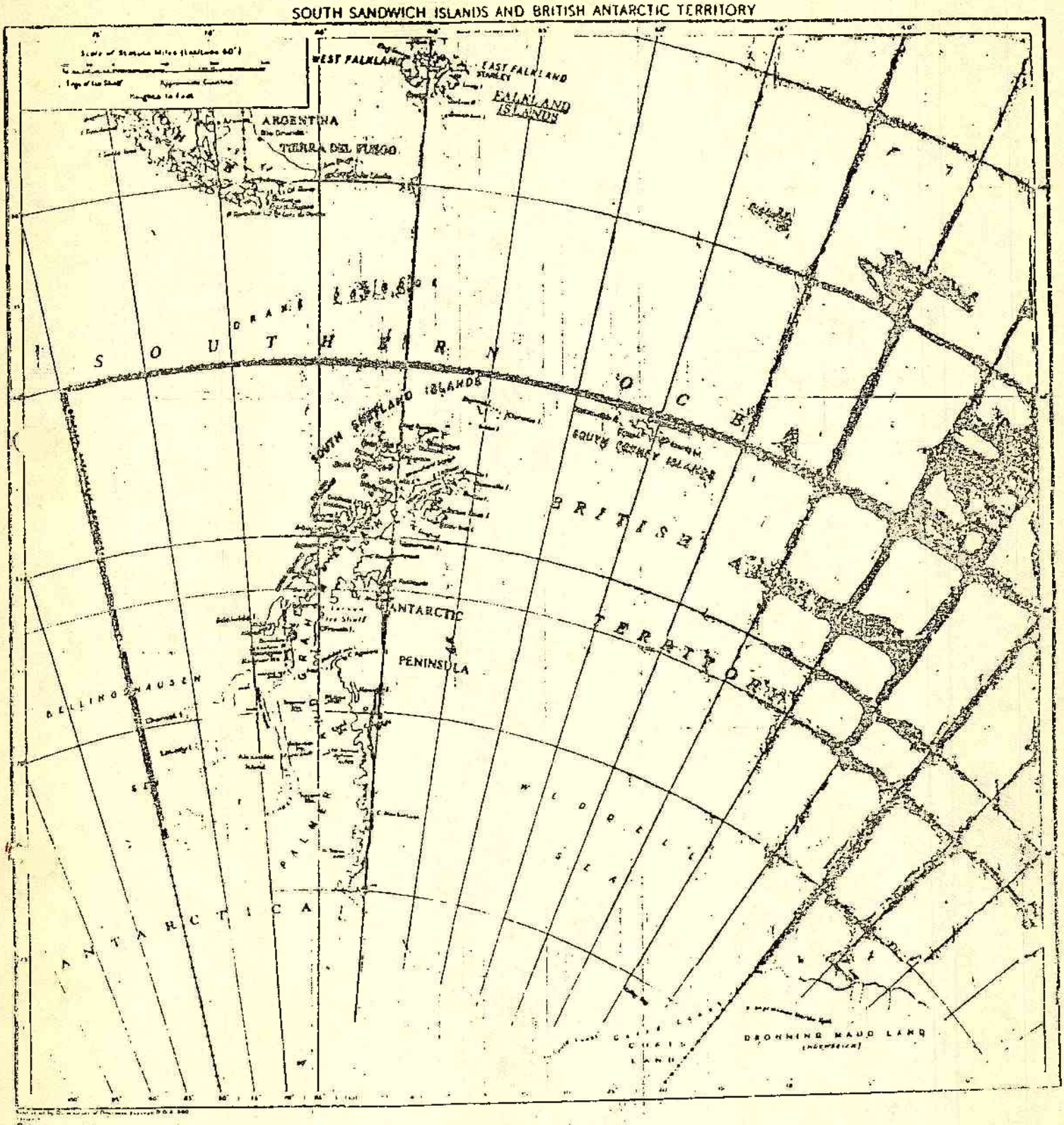


FALKLAND ISLANDS

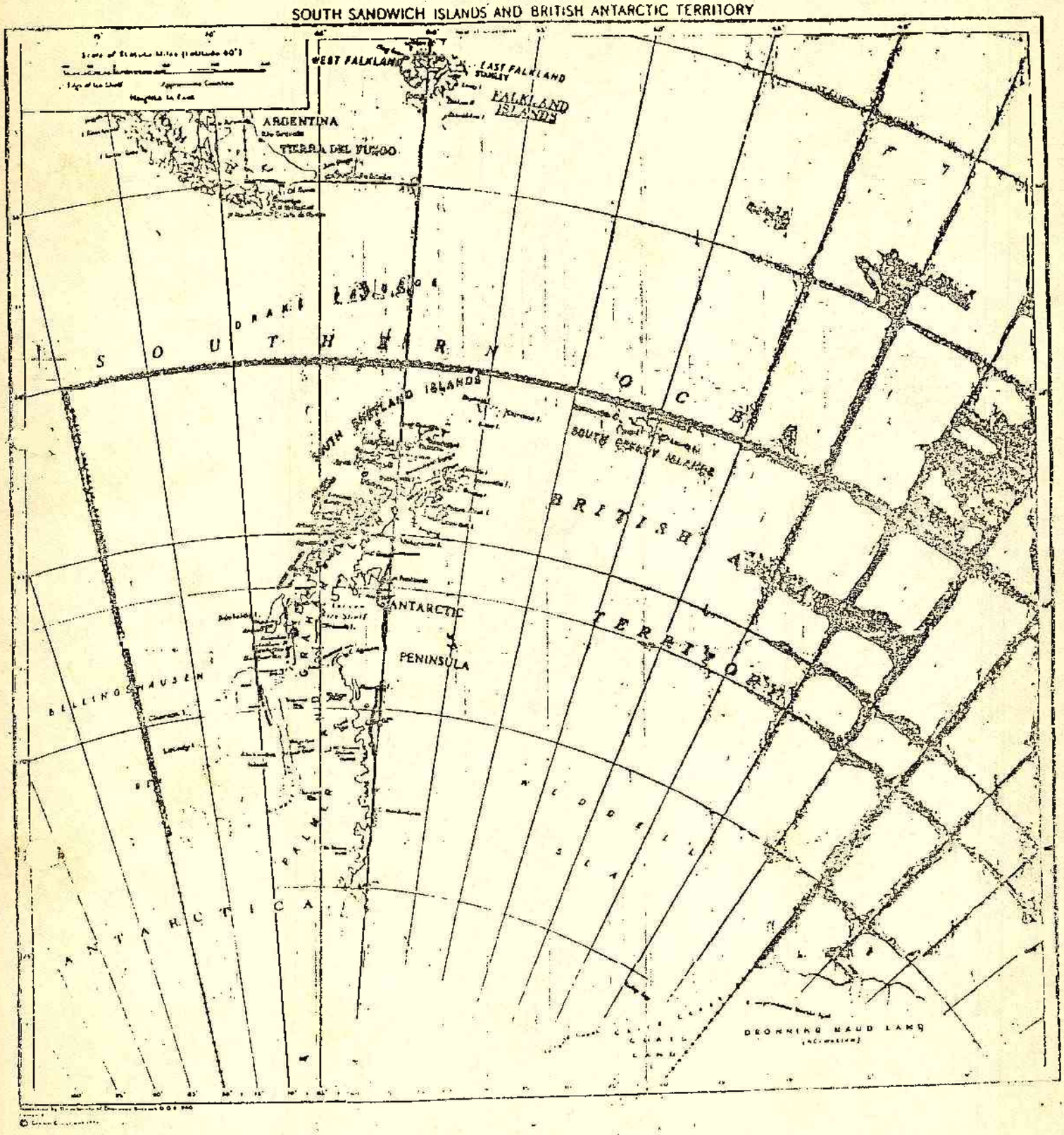


R.E.T. 1/82

FALKLAND ISLANDS, SOUTH GEORGIA,
SOUTH SANDWICH ISLANDS AND BRITISH ANTARCTIC TERRITORY



FALKLAND ISLANDS, SOUTH GEORGIA,
SOUTH SANDWICH ISLANDS AND BRITISH ANTARCTIC TERRITORY



345

C58/1R

3V

AGENCIA LATINOAMERICANA

C58/1R

TER-IR

EL TERCER LENTE

Revelan que fue "multimillonaria en libras"

EL PENTAGONO PROVEYO A INGLATERRA "SUSTANCIAL" AYUDA PARA VENCER A ARGENTINA

Por RODOLFO H. TERRAGNO

Estados Unidos entregó a Gran Bretaña misiles anti-radar (con detalles sobre las frecuencias de los radares argentinos contra los cuales debían dirigirse), minas, equipos antiaéreos portátiles, harpones, misiles anti-marinos y Sidewinder. También pusieron a disposición de Inglaterra sus satélites-espías (que ubicaron al Belgrano) y las facilidades militares de la isla Ascensión. Salvo con personal, Estados Unidos participó directamente en la guerra contra Argentina.

LONDRES. (ALA). La noticia apareció escondida en la página 24 del "Times" de Londres, el lunes 25 de octubre. No tenía, siguiera, un título; había sido agregada al texto de otra información y sólo un punto negro, al comienzo del primer párrafo, indicaba el cambio de un tema a otro.

Conviene transcribir:

"Ayer se conocieron nuevos detalles de la ayuda militar secreta, multimillonaria en libras, que Estados Unidos dió a Gran Bretaña durante el conflicto de las Falklands. Fuentes de Defensa revelaron en Washington que el Pentágono proveyó 'sustanciales' cantidades de armas a las fuerzas británicas. Entre ellas, misiles anti-radar Shrike, provistos junto con detalles de las frecuencias de los radares argentinos contra los cuales esas armas debían ser dirigidas. También entregó el Pentágono minas tipo 'lapa', 50 de las cuales fueron suministradas desde el aire en paracaídas y recogidas por el "Boat Squadron" de los "Royal Marines". Equipos portátiles para el lanzamiento de misiles antiaéreos fueron provistos a los SAS que operaban detrás de la línea del enemigo. Harpones que se lanzan desde el aire y misiles anti-marinos fueron suministrados e instalados en los jets Nimrod de la RAF para patrullaje marítimo. Un lote de por lo menos 100 de los últimos modelos de misiles aire-aire Sidewinder fueron diseñados para incrementar el menguado "stock" bélico de Gran Bretaña en la

OTAN, pero algunos fueron embarcados para el Atlántico Sur a fin de que fueran usados como perros de caza contra los bombarderos Skyhwak y Mirage de Argentina, según funcionarios en Estados Unidos".

Eso fue, exactamente, lo prometido en público por el entonces Secretario de Estado Alexander Haig. Las agencias de noticias dijeron en su momento que Haig había ofrecido "ayuda material" a Gran Bretaña. Si bien eso habría sido suficientemente indicativo, lo cierto es que Haig fue aun más preciso: prometió ayuda "matériel" (con "e"), utilizando así una palabra francesa que, adoptada por el inglés, tiene un sentido específico. Se la reserva para designar armas y equipos de las fuerzas armadas en combate. Haig prometió, sin la ambigüedad que caracteriza al adjetivo "material", armas y equipos. Ahora empiezan a surgir las evidencias de que aquella no fue una promesa en vano.

El papel de Estados Unidos en el conflicto del Atlántico Sur resulta, en retrospectiva, cada vez más nítido. Primero, Washington aparentó una mediación para exigir, en realidad, la rendición argentina. Luego, no sólo se pronunció por uno de los bandos --alegando razones de principios-- sino que, de hecho, participó en la guerra. No lo hizo con personal militar, pero sí mediante el suministro de esas "sustanciales cantidades de armas", "multimillonarias en libras", además de "inteligencia militar" y el apoyo logístico brindado en la isla Ascensión. Informaciones recientemente divulgadas en Londres dicen que, por ejemplo, satélites norteamericanos ubicaron el 1° de mayo al crucero General Belgrano y los destructores Piedra Buena e Hipólito Bouchard. Al día siguiente, el Belgrano fue hundido.

En cuanto a Ascensión, una isla británica donde opera una base norteamericana, fue durante la guerra una "posta invalorable". Así lo destaca Lawrence Freedman, profesor de estudios de guerra en el King's College de la Universidad de Londres. Ascensión fue, según Freedman uno de los dos factores decisivos en el esfuerzo logístico que realizó Gran Bretaña: el otro fue la magnitud de la flota enviada al Atlántico Sur (51 barcos de guerra y 54 buques civiles requisados por la Corona).

Esa flota gigantesca operó desde la isla Ascensión, donde Gran Bretaña recibía de Estados Unidos combustible, misiles e información. La cooperación fue muy estrecha y el aporte norteamericano contribuyó a la definición de la guerra.

Durante el conflicto, América Latina le reprochó a Estados Unidos el incumplimiento de sus deberes de solidaridad continental, contenidos en el Tratado Interamericano de Río de Janeiro. Ese instrumento comprometía a Estados Unidos a proteger a cualquier país americano que fuera atacado por una potencia extracontinental. Lo grave de las actuales revelaciones es que, según ellas, está confirmado que Estados Unidos no sólo dejó de ofrecer esa protección: participó materialmente del ataque.

Si se acepta que Gran Bretaña incurrió en un acto de agresión, debe admitirse que Estados Unidos fue responsable de complicidad, en el sentido estricto del término. La Comunidad Económica Europea cooperó con Gran Bretaña al establecer el bloqueo contra Argentina, pero Estados Unidos fue más allá: tomó parte en el ataque. Cuando las fuerzas armadas norteamericanas le daban a Gran Bretaña la posición de un barco argentino para que los británicos atacaran, o cuando aviones argentinos resultaban víctimas de misiles norteamericanos suministrados precisamente para derribar aviones argentinos, era Estados Unidos mismo que atacaba.

Desde el punto de vista norteamericano, se trataba de reprimir un acto de subversión: Argentina había subvertido el orden internacio

nal al hacerse justicia por su propia mano, y la principal superpotencia --actuando como "gobernante" universal-- se consideraba con facultades de juzgar por sí sola y condenar esa conducta. No importaba si Argentina tenía o no derecho a las islas. No importaba si, como el propio Freedman sostiene, la guerra fue para Gran Bretaña sólo "un extraño y atávico interludio, una curiosa y fascinante distracción respecto de sus problemas económicos". No importaba si la acción inglesa pretendía --como lo advirtió Zbigniew Brzezinski-- llevar hasta los umbrales del siglo 21 una situación colonial que pertenece a una etapa histórica superada. En todo caso, Estados Unidos fue, por motivos propios, partícipe de la aventura. El mito de los intereses comunes (de Estados Unidos y América Latina) fue abatido como esos Skyhwah y esos Mirage que están incrustados en el fondo del Atlántico sur. (ALA).

AGENCIA LATINOAMERICANA

TER-IM

EL TERCER LENTE

Ahora surgen las evidencias

GRAN BRETAÑA EMPLEO EN LAS MALVINAS

LA ESTRATEGIA DE LA "GUERRA SUCIA"

Por RODOLFO H. TERRAGNO

El oficial que dirigió el ataque contra Goose Green confiesa que, "desde el punto de vista estrictamente militar, fue una batalla innecesaria". También era innecesario hundir el Belgrano, que navegaba fuera de la zona de guerra. En un caso murieron 250 argentinos; en el otro, 368. El propósito era "desmoralizar" al enemigo. Thatcher tomó personalmente la decisión de autorizar a los submarinos a atacar fuera de la zona de guerra y sin previo aviso.

LONDRES. (ALA). "En lo que a mí respecta, (todo lo que cuenta es que) allí había un tipo ocupando un pedazo de tierra que nosotros queríamos recuperar. Habíamos ido a recuperarlo y no podíamos perder. Ellos no debían ganar. Jamás se nos pasó por la mente si (los argentinos) eran buenos o malos". El mayor Chris Keeble, que dirigió el asalto a Goose Green, es ahora un héroe. Un héroe cándido cuyas confesiones contrastan con la mistificación oficial.

"No tenía sentido atacar Goose Green", dice el hombre que fue mandado a hacerlo. "Si queríamos capturar el territorio, teníamos que capturar la capital, que era Stanley. Si queríamos derrotar al enemigo debíamos capturarle el ejército, que también estaba en Stanley. ¿Por qué fuimos a Goose Green? Esta es una pregunta que espera respuesta". El hecho es que los británicos fueron, y desataron una matanza: por cada uno de ellos, murieron 14 argentinos. Aunque no comprendiera la lógica de los estrategas, Keeble cumplió e hizo cumplir las órdenes: "Las víctimas son una faceta secundaria. Cuando hay gente muriendo alrededor y al lado de uno, uno puede decir: 'yo tengo que parar porque está muriendo gente'. Uno tiene que seguir. Conquistar el objetivo es más importante que cualquier otra cosa".

El "Times" de Londres, que ha recogido las confesiones de Keeble en un libro reciente, "The Falklands War", recuerda que, en los días posteriores a la victoria de Goose Green, circularon en Inglaterra "rumores inquietantes": se decía que los británicos habían matado

'más argentinos de los necesarios", en una suerte de "orgía asesina". "Cada uno de esos rumores", concedió el "Sunday Times" el 24 de octubre, "contenía un elemento de verdad". Keeble lo confirma: "Nuestros hombres son extremadamente agresivos. Están preparados para pelear, no para mearse. Uno no puede andar con remilgos. Hay que matar al enemigo; destruir su metralleta antes de que él lo destruya a uno. Cuando usted dispara cohetes anti-tanque contra una trinchera, muere mucha gente. Si hay cuatro en una trinchera y les cae una granada, mueren los cuatro. Cuando se ataca una trinchera se la destruye. Uno tiene que barrerla con fuego, y si aparece un argentino, es o él o uno".

Goose Green no era --según el hombre que lideró el ataque-- un objetivo militar. No se justificaba el asalto. Sin embargo, fue lanzado con ferocidad. Keeble dice aguardar una explicación. En realidad, el general Jeremy Moore ya la ha dado: en diálogo con el periodista chileno Raúl Sohr, el jefe del ejército que recapturó las Malvinas dejó en claro que el asalto a Goose Green buscaba "desmoralizar al enemigo". "¿Provocándole un gran número de bajas?", preguntó el periodista. "No necesariamente", respondió Moore, admitiendo que una matanza deliberada es --si bien no el recurso único y necesario-- un modo apropiado de desmoralizar. De hecho, en esa batalla que --a juicio de quien la dirigió-- fue "desde el punto de vista estrictamente militar, una batalla innecesaria", los británicos perdieron 18 hombres pero mataron a 250 argentinos.

La documentación que está emergiendo permite comprobar que Goose Green no fue un hecho aislado ni casual. Formó parte de una estrategia de la cual fue víctima, también, el crucero General Belgrano.

Michael Evans, periodista del Daily Express, reveló hace unos días que el crucero argentino fue atacado fuera de la zona de guerra en virtud de una decisión de Margaret Thatcher. Gran Bretaña había advertido que atacaría a cualquier buque argentino en un radio de hasta 200 millas en torno de las islas Malvinas. El 2 de mayo, a las 1.15 de la tarde en la residencia de Chequers (Buckinghamshire), la Primer Ministro y su gabinete de guerra resolvieron cambiar en secreto las reglas de combate. Un mensaje fue emitido de inmediato desde Northwood, a través del satélite para comunicaciones militares Skyhet, a todos los comandantes de submarinos en el Atlántico Sur: a partir de ese momento podían atacar a buques argentinos, sin previo aviso, fuera de la zona de guerra. El mensaje iba dirigido especialmente al comandante del submarino nuclear Conqueror, Chris Wreford-Brown, que --según un informe enviado a Londres por el mismo Wreford-Brown y los "partes de inteligencia" que llegaban de las estaciones receptoras de los satélites --espías norteamericanos-- zenía al General Belgrano al alcance. El viejo crucero, construido en 1939, se hallaba a 150 millas de la zona de guerra. Pocas horas después de la decisión tomada en Chequers, el General Belgrano fue hundido y 368 argentinos murieron.

El mensaje fue claro, tanto en el caso del Belgrano como en Goose Green: nadie debía esperar que Gran Bretaña aplicara el principio de "mínima fuerza necesaria" reclamado por la propia Iglesia Anglicana. Por el contrario, los británicos estaban dispuestos a usar su fuerza sin restricciones, y aun sin una estricta necesidad, con el propósito de arrasar la moral del ejército enemigo --en gran parte no profesional, integrado por conscriptos-- y acelerar así la victoria. Los argentinos debían esperarlo todo: hasta la muerte en un buque que navega fuera de la zona de guerra o en una plaza atacada sin necesidad y con exceso. Entre la elemental moral de la guerra y el principio de eficiencia, el gobierno británico no tenía dudas: debía optar

por la eficiencia. El tiempo corría en su contra; tanto en las Naciones Unidas como en Gran Bretaña misma, donde sólo una victoria rápida podía recuperar a Thatcher y su gabinete del desastre provocado por la pérdida circunstancial de aquellas islas.

La de las Malvinas fue, pues, una "guerra sucia". Como dice Keeble, no importaba si los argentinos eran "buenos" o "malos": ellos "no debían" ganar, y los británicos no podían andar con "remilgos". "Había que matar al enemigo". Los principios no contaban a la hora del combate: todos sabían que lo único importante era ganar. El éxito proveería, incluso, la oportunidad de escribir la historia --que, ya se sabe, es tarea de vencedores-- y simular que aquellos principios ausentes fueron los verdaderos protagonistas. (ALA).

C58/15

C58/15

Hipótesis del 'Belgrano'

RAFAEL SANCHEZ FERLOSIO

Cuenta Herodoto cómo, en cierta ocasión, siguiendo Creso, rey de Lidia, la pertinaz querella de soberanía entre su reino y las ciudades griegas de la costa y las islas adyacentes y habiéndose resuelto a preparar una escuadra con el fin de salirles a los griegos en la mar, se presentó en su corte de Sardés un tal Biante de Priene, según unos, o un Pitaco de Mitilene, según otros, que, como en leal confidencia, le dijo: "Oh Rey, los isleños se han puesto a hacer compras en masa para juntar diez mil caballos y acometer una incursión terrestre contra Sardés y contra ti". A lo que el rey, exultante de esperanza, contestó: "¡Ah, si los dioses hubiesen puesto en las mientes de los griegos la idea de venir a desafiar a los jóvenes lidios con la caballería!" (pues los lidios gozaban de la fama de tener la mejor caballería de aquellos tiempos). El griego admitió entonces que encontraba sus esperanzas enteramente puestas en razón, pero añadió: "¿Y qué otra cosa crees que se han augurado a sí mismos los isleños, al enterarse de que tú proyectabas una escuadra, sino que de veras tengas la osadía de ir a vértelas con ellos en la mar?" No dejó Creso de celebrar esta salida y, comprendiendo la lección, renunció a sus propósitos navales e hizo las paces con los griegos, dándoles carta de hospitalidad.

Fue este pasaje de Herodoto lo que en seguida me vino a la memoria cuando, a raíz de la guerra de las Malvinas, pudo leerse en los periódicos que los servicios de inteligencia británicos no habían carecido totalmente de indicios premonitorios sobre las intenciones argentinas con respecto a aquellas islas. Tal vez nunca lleguemos a saber en qué grado fue honesta y en qué grado artera la negligencia objetiva con que el Foreign Office encaró tales indicios, pero el caso es que no hubo aquí ningún Biante de Priene o Pitaco de Mitilene anglosajón que se presentase en la Casa Rosada para decirle a Galtieri: "Oh Presidente, he oído decir que los ingleses están entrenando a toda la plantilla nacional de *jockeys* de carreras en el manejo de las boleadoras, para venir a atacar a los gauchos en La Pampa", para después, ante el eufórico regocijo de Galtieri por la temeridad de la ocurrencia, replicarle: "¿Y qué te crees que se han dicho los británicos al maliciarse de que andas preparando una expedición marítima contra las Malvinas? Pues se han dicho: ¡Ah, si en verdad los dioses le hubiesen metido a Galtieri en la cabeza la idea de desembarcar en las Falkland por la fuerza! ¡Entonces pondrían en nuestras manos el derecho de echarle encima todo el hierro de la Royal Navy para reconquistarlas, y ya sí que tendríamos buen motivo para no devolvérselas jamás!". Pero tampoco sería justo excluir la posibilidad de que funcionarios británicos con demasiado buen sentido para este mundo cada vez más demenciado encontrasen la aventura de Galtieri tan descabellada que acabasen optando, con toda buena fe, por no prestar el crédito debido a las señales y la anticipaban. Pero una cosa es conceder que el león no ha incurrido tal vez en tamaña alevosía como la de fingir seguir durmiendo, aun habiendo advertido los movimiento de la presa, al ver que se le venía ella solita hacia las fauces, y otra, bastante más difícil, desechar la sospecha de que, aun habiéndole pillado realmente de sorpresa a los británicos el ataque de Galtieri, al instante hayan visto hasta qué punto la oportunidad de una guerra bajo el irreprensible papel de agredidos era un auténtico regalo que se les hacía, siempre y cuando, naturalmente, una tal guerra se llevase hasta el fin, resolviéndose a aprovechar a toda costa la que se presentaba como ocasión de oro para dirimir de una vez y para siempre a su favor el pleito de las islas.

Política de potencias

Como posibles motivaciones añadidas al interés británico por las Malvinas, algunos comentarios periodísticos señalaron entonces la existencia de proyectos —tal vez "anteproyectos" o meras "hipótesis de trabajo"— entre británicos y norteamericanos de crear una base aeronaval en aquellos perdidos andurriales. ¡"La llave del Atlántico"! ¡He aquí una expresión resonante y excitante para estremecer de regusto y de emoción voces y oídos, cerebro y corazón, por las salas de mapas de las secciones geoestratégicas de cualquier Estado Mayor pentagonal, hexagonal o heptagonal de Oriente o de Occidente! Por decirlo en el repugnante, pero en este caso idóneo, lenguaje de la política de potencias, tal vez fue justamente la ausencia de esta incógnita en las ecuaciones de Galtieri lo que hizo que éste equivocase el cálculo. El gobierno británico, a su vez, debió de ver con toda claridad que el argentino no podía en modo alguno haber contado con la posibilidad de una guerra abierta más que como último "riesgo calculado". Se trataba, por tanto, de enganchar a Galtieri en una guerra que nunca había querido ni esperado, pero que sí esperaban y querían, y mucho más golosamente de cuanto él no acertara a imaginar, aquellos a quienes había dado pretexto para hacerla con toda la impunidad que suele consentirse en quienes toman la parte de víctima agredida, y tanto más si el agresor es "un fascista" con largo haber de horrores y el público está compuesto de demócratas. De "mesita disponte" era, en verdad, la ocasión que al león se le ofrecía, salvo que, únicamente, sabiendo que el ratón trataría de escabullirse en cuanto viese el más pequeño agujerito, había que estar al tanto de acudir al instante a parchear y taponar en dondequiera empezase apenas a insinuarse la más mínima grieta. O, dicho sin metáforas, dándose cuenta los británicos de que tan sólo una guerra hasta el final, una caba[illegible] conquista manu militari, podía llegar a ser definitivamente favorable a los llamados intereses de la Gran Bretaña —haciendo, al menos para largo tiempo, irreversible e innegociable su derecho a la soberanía de las Malvinas— y conociendo que Galtieri había jugado todo el albur de su aventura sobre la confianza de que la mediación internacional acabaría por conjurar, incluso tras las primeras hostilidades de tanteo, el riesgo de una guerra, y que se apresuraría, por consiguiente, a zafarse instantáneamente del comflicto no bien se le ofreciese el agarrarse al más nimiamente simbólico de los reconocimientos, a la más puramente nominal de las satisfacciones (puesto que el honor patrio, siendo, como es, el más picajoso, cominero y pijotero de todos los orgullos, es a la vez, y por lo mismo, el más prontamente dispuesto a darse por pagado con la más huera, ficticia y aparente de las reparaciones), comprendieron con plena lucidez que tenían que poner todo su empeño en amachambrar firmemente aquella guerra a cualquier costa, para llevarla hasta una plena victoria de sus armas, victoria que bien sabían tener segura.

'I got it!'

Y aquí es donde entra en juego el hundimiento del crucero argentino *General Belgrano*. ¿Cómo explicarse el hecho de que los proverbiales caballeros de la guerra y de la mar torpedeasen de pronto a mansalva y a traición un renqueante y herrumbroso chatarrón superviviente de Pearl Harbour y por añadidura en aguas exteriores a las doscientas

Pasa a la página 12

Hipótesis del 'Belgrano'

Viene de la página 11

millas jurisdicionales que ellos mismos, unilateralmente, habían establecido por circuito sujeto a la amenaza de sus armas? ¿Cómo explicarse hazaña semejante si no es por el más poderoso, excluyente y perentorio sentimiento de apremio de una razón de Estado puesta en su trance extremo? Veían cómo Galtieri, con la ventaja inicial del hecho consumado, pedía cada vez menos, concedía cada vez más, no provocaba; veían cómo el conflicto amenazaba estancarse y enfriarse en un bloqueo inactivo, vaciando el primer repente iracundo del agrario y disipando rápidamente el ardor de la disputa. Y es en caliente como se bate el hierro. En sucesivos, crecientes y siempre aceptados endurecimientos, Margaret Thatcher había ido gastando todo margen de exigencia capaz de permitirle soslayar la amenaza de una paz en que se habría frustrado la guerra que necesitaba, y se veía ya a punto de ser acorralada sin excusas contra la mesa de negociaciones, agotado el último término de espacio en que encontrar propuestas lo suficientemente inaceptables para los argentinos como para forzarlos a la guerra. "Ronny querido, VOY a por mis islas", y dos torpedos al *General Belgrano*. La respuesta argentina no se hizo esperar: no habían pasado cuarenta y ocho horas cuando prodigios de la técnica francesa en manos argentinas echaban a pique el *Sheffield*. "¡Alabado sea Dios", se dijo Thatcher, "Galtieri ha entrado al trapo!" Y por cierto que fue un espectáculo notable ver cómo el hundimiento de este destructor británico apagaba instantáneamente el farisaico escándalo, la afectada consternación que se habían visto obligadas a manifestar las democracias occidentales ante el torpedeamiento del *Belgrano*: ya no debían nada.

Juridicidad y facticidad

Margaret Thatcher sabía perfectamente que jamás habrá mesa de negociaciones en que derecho alguno pueda establecerse tan sólidamente como en el campo de batalla; que la fuerza es la más cierta y más firme creadora de derecho, porque de ella procede al fin todo derecho y por ella, en última instancia, se conserva. Así lo manifestó implícitamente, en aquellos mismos días, el jefe del partido conservador británico, sir Cecil Parkinson, al declarar: "Si las Falkland merecen el sacrificio de morir por ellas es porque merecen permanecer bajo soberanía británica". La circularidad de la argumentación, su irracionalidad, su sinsentido, no es sino expresión indirecta del equívoco que la civilización se esmera en conservar sobre la relación entre los conceptos de "fuerza" y de "derecho". Así, suele faltar cualquier escrúpulo por mantener alerta la conciencia de que contraposiciones tales como la que media entre "de hecho" y "de derecho" o entre "el derecho de la fuerza" y "la fuerza del derecho" tan sólo tienen validez por referencia estricta a los supuestos de una situación circunstancial y positiva de derecho convenido; fuera de esta concreta relatividad, esto es, tomadas como categoriales o absolutas, ambas contraposiciones son rotundamente falsas y falaces. La frase de Cecil Parkinson contiene también la idea concomitante de que la sangre y el nombre de los muertos, de los hombres sacrificados en una empresa como la de las Malvinas, es el más inapelable título de posesión. En efecto, ahora ya sí que ningún inglés querrá ver cuestionada o negociada la soberanía británica sobre las Malvinas. "¡Sería tanto como insultar a nuestros muertos!", gritarán. La sangre de los muertos es comúnmente apelada como el título más indiscutible de legitimación de cualquier causa, así como de suprema garantía de su justicia y su bondad: "La causa por la que derramaron su sangre nuestros padres y nuestros abuelos" es la fórmula paradigmática con la que se consagra la inapelabilidad de cualquier causa. Lo malo es que esa misma fórmula, y referida a una única querella y a una misma cosa disputada, tiene, no obstante, idéntica fuerza de legitimación para el corazón del vencedor y para el del vencido.